NR 38 (272) • 16 WRZEŚNIA 1956 r.
ROK WYDANIA XII • CENA 70 GR

Skrzydlata POLSKA



BŻ-4 „ŻUK“

ŚMIGŁOWIEC SAMOSTATECZNY POLSKIEJ KONSTRUKCJI Z KRAJOWYM SILNIKIEM OPRACOWANY W INSTYTUCIE LOTNICTWA PRZEZ ZESPÓŁ INŻ. B. ŻURAKOWSKIEGO POKAZANY PO RAZ PIERWSZY NA WYSTAWIE SPRZĘTU LOTNICZEGO NA OKĘCIU.



FOTO: P. KOSZEWSKI

RZĄD POLSKI PROTESTUJE PRZECIW ZBRODNICZEJ AKCJI BALONOWEJ

2 polskich pilotów poniosło śmierć wskutek zderzenia samolotu z balonem

OD szeregu miesięcy wypuszczane są z terytorium Niemieckiej Republiki Federalnej do obszaru powietrznego Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej balony obciążone ulotkami tzw. Wolnej Europy. Rząd PRL zwracał już uwagę w notach do rządu USA na te niedopuszczalne praktyki, wskazując, że są one sprzeczne z podstawowymi zasadami prawa międzynarodowego i zagrażają bezpieczeństwu żeglugi powietrznej w Polsce oraz bezpieczeństwu życia i mienia obywateli polskich. Noty te były publikowane i treść ich jest oczywiście znana rządowi NRF. Odpowiedzialność za te praktyki ponoszą w równej mierze rząd NRF, z którego terytorium balony są wypuszczane i który sprzyja temu procederowi oraz popiera go, i rząd USA, pod którego bezpośrednią lub pośrednią kontrolą znajdują się organizacje i osoby zajmujące się wypuszczaniem balonów do obszaru powietrznego Polski.

Z początkiem sierpnia roku bieżącego wzmogło się znacznie nasilenie akcji wypuszczania balonów z terytorium NRF do obszaru powietrznego Polski. W dniach 2, 3 i 4 sierpnia br. pojawiła się nad obszarem Polski znaczna ilość balonów napełnionych wodorem i obciążonych ulotkami, przy czym balony te przez dłuższy czas utrzymywały się w powietrzu, co spowodowało poważne zagrożenie bezpieczeństwa żeglugi powietrznej w Polsce.

Dnia 3 sierpnia br. o godzinie 8.37 w okolicy Sochaczewa samolot odrzutowy UTiMIG-15 odbywający normalny lot ćwiczebny spadł, rozbijając się o ziemię, a 2 piloci, kapitan Roman Lachcik i podporucznik Józef Raże ponieśli śmierć.

Jak ustaliło skrupulatne badanie przyczyn katastrofy, runięcie samolotu UTiMIG-15 nastąpiło w wyniku zderzenia z balonem napełnionym wodorem i obciążonym ulotkami.

Z powodu zagęszczenia liczby balonów nad obszarem Polski zaszła nawet konieczność wstrzymania w dniu 4 sierpnia br. lotów nad niektórymi obszarami państwa polskiego.

Nie ulega wątpliwości, że odpowiedzialność za tragiczny wypadek w dniu 3 sierpnia br., w wyniku którego 2 lotnicy polscy stracili życie, jak również za zagrożenie bezpieczeństwa żeglugi powietrznej nad obszarem Polski, bezpieczeństwa życia i mienia obywateli polskich oraz wszelkie wynikające stąd następstwa, ponosi rząd NRF wraz z rządem USA.

Rząd PRL stwierdza, że wypuszczanie balonów z terytorium NRF do obszaru powietrznego Polski stanowi brutalne naruszenie suwerenności i integralności terytorialnej państwa polskiego, jaskrawe naruszenie obowiązujących norm prawa międzynarodowego oraz zagrożenie bezpieczeństwa żeglugi powietrznej, życia i mienia obywateli polskich.

Rządy USA i NRF, odpowiedzialne za bezprawną akcję wypuszczania balonów, powinny zgodnie z obowiązującymi normami prawa międzynarodowego niezwłocznie wydać skuteczne zarządzenia, które by zapobiegły wypuszczaniu balonów z terytorium NRF do obszaru powietrznego Polski. Jednocześnie rząd PRL zastrzega sobie prawo dochodzenia roszczenia z tytułu wyrównania szkód wynikłych z powodu zderzenia się w dniu 3 sierpnia br. samolotu polskiego z balonem wypuszczonym z terytorium NRF oraz z powodu śmierci 2 lotników polskich.

*

4 bm. minister Transportu Drogowego i Lotniczego Jan Rustecki wystosował pismo do przewodniczącego Rady Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego — ICAO. W piśmie tym minister Rustecki przytoczył liczne wypadki zagrożenia żeglugi powietrznej nad Polską przez balony i zwrócił się do ICAO, by poczyniła skuteczne kroki, kładąc kres dalszemu wysyłaniu balonów.

III Spad. M.P. otwarte

TELEFONEM Z KRAKOWA

Kraków—Rakowice. Dnia 9 września br. na starcie III Spadochronowych Mistrzostw Polski stanęło 15 drużyn (51 skoczków, w tym 6 kobiet). O godz. 11.00 prezes ZW LPŻ otworzył mistrzostwa krótkim przemówieniem. Następnie Mistrz Polski na r. 1955 Zdzisław Szwedziuk w asyście Antoniny Chmielarczyk i Józefa Wójcika, wciągnął flagę na maszt. Po prezentacji zawodników publiczności, dziewczyny w strojach ludowych wręczyły zawodnikom wiązanki kwiatów.

Przelot „Junaków-3" otworzył pokaz lotniczy, w którym wzięli udział piloci wojskowi, sportowi i spadochroniarze.

Ze względu na dobre warunki meteorologiczne, kierownictwo mistrzostw zdecydowało przeprowadzić w pierwszej kolejności III konkurencję (wg regulaminu) — skok grupowy z wysokości 1 000 m na celność lądowania do koła o promieniu 150 m.

Pierwsza kolejka skoków rozpoczęła się o godz. 12.04. Największą ilość punktów uzyskał Bogdan Szmidt (Łódź). Drugą kolejkę startów przeprowadzono dnia następnego (10. IX) na lotnisku Aeroklubu Krakowskiego w Pobiedniku. Tak w pierwszym jak i w drugim skoku, najlepsze wyniki uzyskała drużyna Aeroklubu Warszawskiego. Dobrą formę pokazali również skoczkowie wojskowi. Wśród kobiet najlepszą była rekordzistka świata Romana Skatulska.

Oficjalne wyniki tej konkurencji są następujące:

INDYWIDUALNE:

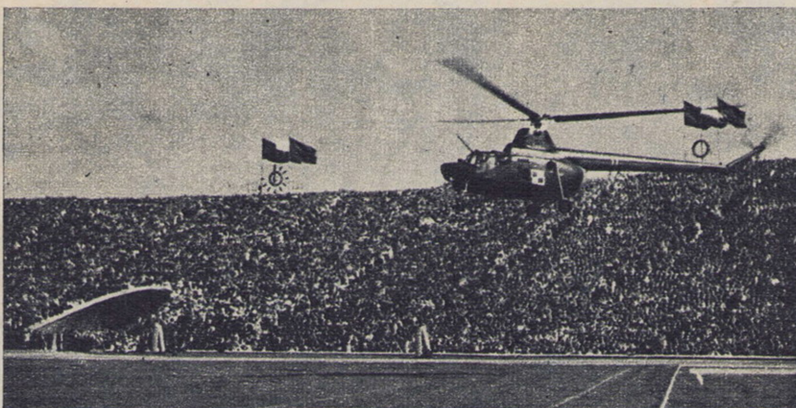
1. T. Szymański (W-wa)	284,37 pkt.	
2. Zdz. Piasecki (WKS-Lotn.)	273,31	„
3. J. Kowalczuk (Lublin)	270,49	„
4. H. Jaksim (MZKiST)	268,33	„
5. B. Szmidt (Łódź)	259,76	„

DRUŻYNOWE:

1. Warszawa	788,82 pkt.	
2. WKS-Lotnik	760,09	„
3. Lublin	664,76	„

TADEUSZ MALINOWSKI

Śmigłowiec na dożynkach w Warszawie



Jedną z atrakcji uroczystości dożynkowych, jakie odbyły się w dniu 9 września na Stadionie Dziesięciolecia, były pokazy lotnicze. Oprócz odrzutowych samolotów myśliwskich i bombowych „występował" również śmigłowiec. Wylądował on na stadionie, po czym przodujący pilot Pleszczak wraz z grupą oficerów lotnictwa podszedł do trybuny. Po złożeniu Gospodarzowi Dożynek meldunku i wręczeniu kwiatów, mjr Pleszczak przekazał delegatom chłopstwa pracującego pozdrowienia, mówiąc: „W imieniu Wojsk Lotniczych i Wojska Polskiego przekazuję Wam w dniu święta zbiorów serdeczne, żołnierskie pozdrowienia i życzenia dalszych osiągnięć w Waszej żmudnej i zaszczytnej pracy".

Delegacja lotnictwa ZSRR zwiedziła bazę bombowców w Honington

PODCZAS pobytu w Anglii delegacji radzieckiego lotnictwa wojskowego, na której czele stoi główny marszałek P. Żigariew, nastąpiło w dniu 6 września br. zwiedzenie bazy bombowców brytyjskich w Honington.

Delegacja radziecka zapoznała się m. in. ze średnimi bombowcami odrzutowymi Vickers — Armstrong „Valiant" o rozpiętości — 34,85 m i ciężarze w locie — 36 000 kG. Samoloty te są wyposażone w 4 silniki R.R „Avon" oraz rakiety startowe D.H „Sprite", umożliwiające start z rozbiegu 500 m.

Poza tym były demonstrowane lekkie dwusilnikowe bombowce i samoloty rozpoznawcze dalekiego zasięgu English Electric „Canberra", których wersja PR-7 ustanowiła w sierpniu 1955 r. światowy rekord wysokości — 20 083 m.

Jednocześnie pokazane zostały myśliwce odrzutowe „Javelin" i „Hunter". Samoloty jednomiejscowe Gloster „Javelin" są wyposażone w 2 silniki A.S „Sapphire-6" o ciągu 3 800 kG każdy bez dopalaczy i uzbrojone w 4 działka 30 mm oraz pociski rakietowe. Myśliwce Hawker „Hunter" z pojedynczymi silnikami R.R „Avon" uzbrojone również w 4 działka 30 mm oraz pociski rakietowe — są budowane w wersji jedno- i dwumiejscowej.

W dniu 9 września br. delegacja radziecka opuściła Anglię, udając się samolotem „Tu-104" do Moskwy.

Szwecja zdobyła puchar Wakefielda

W Szwecji, w miejscowości Hoganas, odbyły się (19 sierpnia) mistrzostwa świata modeli z napędem gumowym o puchar Wakefielda. W zawodach uczestniczyło 58 zawodników z 18 państw. Wielką niespodzianką dla wszystkich był udział zawodników radzieckich, którzy uzyskali zasługujące na podkreślenie wyniki. W pierwszej kolejce startów uzyskano 17 maksimum (3 min), w drugiej kolejce 18, w trzeciej — 10, w czwartej — 15 i piątej — 6. A więc razem 66 maksimum na 290 startów (23%). Hoganas jest małym miastem przemysłowym położonym nad Bałtykiem. Teren startów nie był korzystny ze względu na blisko położone zabudowania.

Wyniki indywidualne: 1 — L. Peterson (Szwecja) — 180 + 180 + 180 + 180 + 159 = 879 sek. 2 — H. Kote (USA) — 180 + 180 + 180 + 180 + 154 = 874 sek. 3 — J. O. Donnel (Anglia) — 180 + 180 + 180 + 151 + 180 = 871 sek. Równorzędny wynik uzyskał L. E. Knudser (Dania) — 871 sek. 5 — Smirnow (ZSRR) — 180 + 163 + 167 + 160 + 180 = 850 sek. 6 — H. O. Donnel (Anglia) — 178 + 175 + 142 + 180 + 173 = 848 sek. 7 — R. Ahman (Szwecja) — 135 + 154 + 180 + 180 + 180 = 829 sek. 8 — Iwannikow (ZSRR) — 180 + 180 + 180 + 131 + 140 = 811 sek. 9 — W. Kołpakow (ZSRR) — 180 + 143 + 126 + 180 + 180 = 809 sek. 10 — Hyvärinen (Finlandia) — 166 + 180 + 172 + 132 + 158 = 808 sek.

Klasyfikacja zespołowa: 1 — Szwecja — 2509 sek., 2 — ZSRR — 2470 sek., 3 — Anglia — 2469 sek., 4 — USA 2444 sek., 5 — Włochy — 2228 sek., 6 — Dania — 2204 sek., — 7 NRF — 2067 sek., 8 — Finlandia — 2000 sek., 9 — Francja — 1919 sek., 10 — CSR — 1909 sek.



Prof. STERNFELD W POLSCE

W pierwszych dniach września br. odwiedził Warszawę znany radziecki uczony, laureat międzynarodowej nagrody astronautycznej, prof. inż. A. Sternfeld. Podczas swego pobytu w Polsce inż. A. Sternfeld nawiązał bliskie, koleżeńskie kontakty z członkami Polskiego Towarzystwa Astronautycznego oraz zapoznał się z przebiegiem jego bieżących prac na temat określenia najkorzystniejszych torów lotu dla pojazdów międzyplanetarnych. Przy okazji należy dodać, że to właśnie inż. A. Sternfeld odkrył cenne prace naszego zapomnianego rodaka, generała artylerii z XVII wieku — Kazimierza Siemienowicza, któremu poświęcił książkę.

Od chwili założenia w 1954 r. Sekcji Astronautycznej przy Centralnym Aeroklubie ZSRR im. Czkałowa w Moskwie, aż do dziś — prof. A. Sternfeld pełni obowiązki jej przewodniczącego.

Inż. A. Sternfeld urodził się w 1905 r. w Sieradzu (Polska), studia wyższe ukończył we Francji, gdzie w 1934 r. otrzymał Międzynarodową Nagrodę Astronautyczną za obszerną pracę „Wstęp do kosmonautyki", a od 1935 r. przebywa w ZSRR prowadząc ożywioną działalność naukową i popularyzatorską. Bibliografia dotychczasowych prac uczonego obejmuje 128 pozycji ogłoszonych w 19 językach. (W)

Pokazy lotnicze w Farnborough

W ośrodku badawczym brytyjskiego lotnictwa w Farnborough koło Londynu rozpoczęły się doroczne pokazy przemysłu lotniczego, na które przybyło około 6 500 rzeczoznawców zagranicznych m. in. z ZSRR, USA, Francji i Polski.

Podczas trwania wystawy odbył się również lot pokazowy samolotu doświadczalnego Fairey „FD-2", posiadacza światowego rekordu prędkości — 1 822 km/h. (W)

Nowe rekordy wiropłatów

Zakłady lotnicze Mc. Donnell (USA) podały, że pilot-oblatywacz W. Eggert ustanowił na zmiennopłacie XV-1 nowy światowy rekord prędkości w kategorii wiropłatów, wynoszący 320 km/h.

XV-1 wykonał dotychczas 36 lotów, przy czym startuje on i ląduje jako śmigłowiec, natomiast lot poziomy odbywa podobnie jak samolot.

*

Amerykański śmigłowiec dwuwirnikowy Piasecki „H-21C" (patrz opis „SP" 37/56), wykonał przelot bez lądowania po obwodzie zamkniętym długości 1 929,6 km, ustanawiając rekord świata FAI. (w)

NOWE, LEPSZE UPOSAŻENIA KADRY TECHNICZNEJ
LOTNICTWA SPORTOWEGO

PREZES Rady Ministrów PRL zatwierdził w dniu 31 lipca br. nową siatkę płac (z ważnością od 1 lipca br.) dotyczącą (w całości) personelu technicznego lotnictwa sportowego, jak również w mniejszym stopniu (w niektórych punktach) personelu lotnego. Tym samym okres niezwykle trudnych warunków materialnych kadry technicznej należy już do przeszłości. Nowy system płac stwarza warunki umożliwiające nie tylko powstrzymanie dotychczasowego odpływu personelu technicznego i obsadzenie dużej ilości wolnych etatów, lecz ze wszech miar celowy napływ nowych fachowców z dużą niekiedy praktyką — rezerwistów wojsk lotniczych, absolwentów wyższych i średnich szkół lotniczych oraz tych wszystkich, których pomimo szczerego entuzjazmu dla lotnictwa zniechęcała dotychczas nadzwyczaj skromna wysokość wynagrodzenia.

Miniony okres to wytężona walka o bezawaryjność, walka, w której kadra techniczna znalazła się wbrew swojej woli w niezwykle trudnej sytuacji. Wynagrodzenia były bowiem nie tylko niezachęcające, ale wręcz zniechęcające i stąd stała płynność kadr, niewystarczająca i stale malejąca ilość personelu oraz niekiedy brak odpowiednich kwalifikacji i doświadczenia pracowników.

Wszystkie przyczyny dotychczasowych trudności mogą być usunięte w stosunkowo krótkim okresie czasu przez wykorzystanie w pełni możliwości, jakie daje nowy system płac. Stworzone zostają tym samym pomyślne warunki podwyższania wyników pracy personelu technicznego, co gwarantuje, że poważny wzrost funduszu płac może być i niewątpliwie będzie z nadwyżką zrekompensowany zmniejszeniem dotychczasowych strat wynikających z braku dostatecznej troski o sprzęt.

Jak w ogólnym zarysie przedstawia się nowy system płac? Dzieli on całkowite uposażenie kadry technicznej na cztery podstawowe składniki: 1) uposażenie zasadnicze, 2) dodatek lotniczo-techniczny, 3) premia (20—25% uposażenia zasadniczego) 4) dodatek za wysługę lat.

Uposażenie zasadnicze, systemu „widełkowego", określa minimalne i maksymalne stawki dla poszczególnych stanowisk, przy czym stawki te są w zasadzie wyższe od dotychczasowych.

Dodatek lotniczo-techniczny staje się obecnie ważnym czynnikiem mobilizującym do systematycznego podwyższania kwalifikacji. Dotychczas bowiem, o ile nie było wolnego wyższego etatu, pracownik który zdobył wyższe kwalifikacje nie mógł otrzymać większego dodatku, ponieważ przywiązany był on do odpowiedniego etatu. Obecnie pracownik pozostający nawet na tym samym stanowisku (z braku odpowiednio wyższego etatu) otrzymuje od 1 dnia następnego miesiąca wyższy dodatek, odpowiadający nowozdobytym kwalifikacjom. Biorąc pod uwagę dużą różnicę w wysokości dodatku (np. pomiędzy mechanikiem a technikiem wzrasta on 2-krotnie) oraz to, że dodatek lotniczo-techniczny nie podlega opodatkowaniu, każdy pracownik służby technicznej staje się bezpośrednio materialnie zainteresowany w zdobywaniu wiedzy technicznej. Cenne jest również, że w dodatku lotniczo-technicznym znaleźli tym razem „prawo obywatelstwa" tacy fachowcy specjalności lotniczej jak: stolarze, spawacze, tokarze, tapicerzy, lakiernicy i ślusarze, pominięci w dotychczasowym systemie. Niektórzy z nich jak np. stolarze lotniczy I kategorii, spawacze i tokarze potraktowani zostali, jeśli chodzi o wysokość dodatku, na równi ze starszymi mechanikami lotniczymi.

Warunkiem otrzymywania dodatku jest posiadanie kwalifikacji lotniczo-technicznych, potwierdzonych odpowiednim świadectwem lub zdobytych drogą co najmniej 2-letniej pracy w lotnictwie, przy czym do stażu zalicza się również służbę pełnioną w jednostkach wojskowych na stanowiskach lotniczo-technicznych.

Jak z tego widać nowy regulamin, poza widocznymi korzyściami zarówno dla personelu technicznego jak i lotnego, wprowadza prosty system przyznawania dodatków, wykluczający jakiekolwiek pomyłki i eliminujący dotychczasową zawiłość starego systemu.

Premia dotyczy wszystkich pracowników służby techniczno-lotniczej, zatrudnionych w jednostkach terenowych, przy czym dla personelu wykonującego czynności bezpośrednio przy sprzęcie lotniczym, stanowi 20%, a dla personelu kierowniczego 25% uposażenia zasadniczego.

Premia wypłacana jest za bezbłędną, właściwą i zgodną z przepisami, terminową obsługę i kontrolę sprzętu lotniczego i jest traktowana jako premia o charakterze stałym. Specjalny regulamin przewiduje procentową wysokość potrąceń z premii pracownika, co do którego zgłoszono i uznano za słuszną reklamację stwierdzającą jego winę.

Premia jest więc czynnikiem mobilizującym do sumiennej obsługi i wnikliwej kontroli sprzętu lotniczego, co w efekcie wpłynie niewątpliwie na zmniejszenie, a może nawet całkowite wyeliminowanie technicznych przesłanek i przyczyn wypadków lotniczych, powodując wzrost bezpieczeństwa lotów w lotnictwie sportowym.

Prawo zgłaszania reklamacji przysługuje bez ograniczeń — nie tylko przedstawicielom Państwowego Nadzoru Technicznego KC SP, lecz również każdemu pracownikowi etatowemu lub społecznemu LPŻ, a także szkolonym i treningowcom.

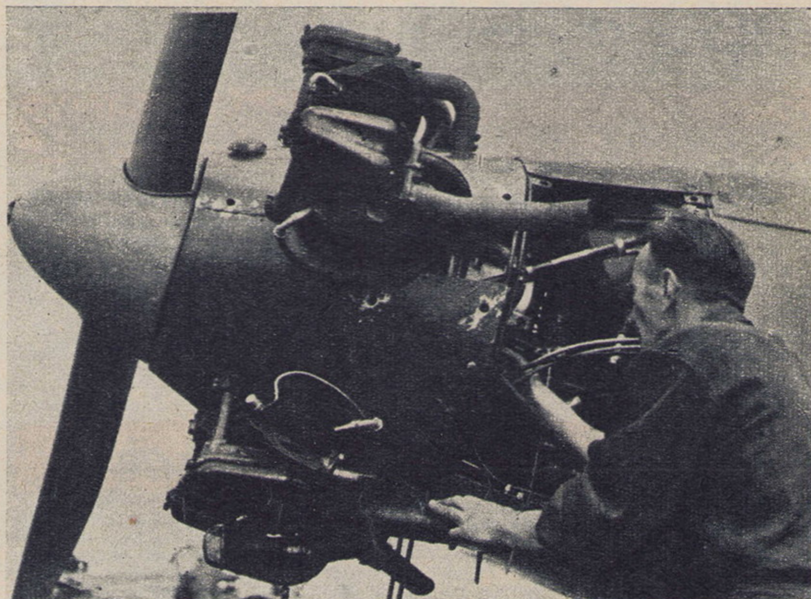
Do ciekawostek regulaminu zaliczyć należy:

a) podział reklamacji na wewnętrzną (zgłoszoną przez zainteresowanych z jednostki macierzystej) i zewnętrzną (spoza danej jednostki), przy czym te ostatnie powodują często 2-krotnie wyższe potrącenia;
b) dokonywanie potrąceń z premii za każdą uznaną reklamację wszystkim kolejno odpowiedzialnym za jej powstanie pracownikom;
c) pozbawianie premii pracowników, nie zgłaszających reklamacji pomimo uzasadnionych przypadków;
d) możliwość wykorzystania sum uzyskanych w jednostce z potrąceń premii, jako dodatkowego funduszu nagród do premiowania decyzją np. Rady Aeroklubu wyróżniających się pracowników danej jednostki, objętych systemem premiowania (wyłącznie personel techniczno-lotniczy).

Omówiony w dużym skrócie system premiowania spowoduje poprzez bezpośrednie zainteresowanie materialne pracowników wzrost ich kultury technicznej, zapewniając równocześnie sprawiedliwy podział funduszu premiowego oraz dysponowanie w ramach własnych jednostki uzyskanymi nadwyżkami z potrąceń.

Dodatek za wysługę lat — to nowy niestosowany dotychczas składnik uposażenia, dotyczący zarówno personelu technicznego jak i lotnego. Wysokość jego zależy od ilości lat przepracowanych w lotnictwie (nie tylko w LPŻ!), a w stosunku do personelu lotnego również od ilości wylatanych godzin. Dodatek ten stanowi po 3-letnim stażu 5%, a po 5-letnim 10% uposażenia zasadniczego, przy czym nie podlega on opodatkowaniu.

Dla personelu latającego dodatek jest 3-stopniowy i ostatecznie po 5-letnim stażu i 500 godzinach wylatanych wynosi również 10% uposażenia zasadniczego. Dodatek ten pozwoli wynagradzać lepiej posiadane przez pracowników doświadczenie, zwiąże ich bardziej niż dotychczas z lotnictwem sportowym oraz zachęci pracowników z wieloletnim doświadczeniem do powrotu do lotnictwa.



Nowa siatka płac przewiduje ponadto dodatkowe jednorazowe premie w przypadkach takich jak np. wymiana silnika na samolocie i innych.

Równie korzystna jest nowa siatka płac, dotycząca pracowników warsztatowych, co umożliwi utworzenie własnego lotniczego warsztatu naprawczego w Lidze Przyjaciół Żołnierza (w Krośnie) i uniezależnienie się w dużym stopniu w zakresie napraw od przeciążonych zamówieniami Zakładów Sprzętu Lotnictwa Sportowego.

Dotychczasowe przepisy o 30-dniowych urlopach kadry lotniczo-technicznej oraz prawo do wynagrodzenia za przepracowane godziny nadliczbowe (w wymiarze max. 120 h rocznie) pozostają bez zmian.

W artykule niesposób podać wszystkich szczegółów nowej siatki płac. Ponieważ jednak temat niewątpliwie żywo interesuje szeroki ogół, ograniczę się do podania przybliżonego, przeciętnego (pomiędzy minimum i maksimum) uposażenia brutto, niektórych pracowników, w których uwzględnione są wszystkie cztery omówione uprzednio składniki:

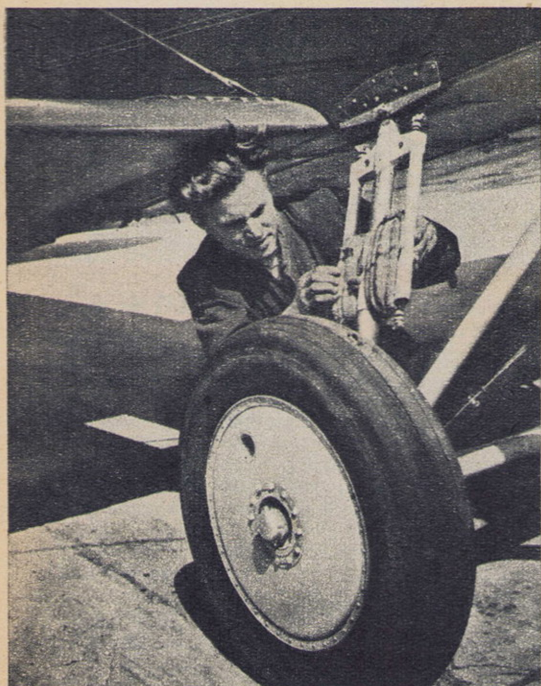
mechanik lotniczy	średnio około	1 300 zł
st. mechanik lotniczy	„ „	1 500 „
technik lotniczy	„ „	1 600 „
st. technik lotniczy	„ „	1 800 „
z-ca kier. jednostki d/s technicznych (kierownik techniczny)		
a) z kwalifikacjami technika,	średnio ok.	1 900 zł
b) „ inżyniera,	średnio ok.	2 100 „

Tym, których nie zadowalają podane wiadomości, proponuję zapoznać się szczegółowo z nową siatką płac, która jest już zapewne w posiadaniu poszczególnych jednostek.

Będę niewątpliwie wyrazicielem stanowiska całej kadry lotnictwa sportowego, składając w jej imieniu na łamach „Skrzydlatej" serdeczne lotnicze podziękowanie naszym władzom za pozytywne ustosunkowanie się do spraw bytowych etatowego personelu lotniczego LPŻ.

Mgr inż. LESZEK PITUCH

Foto: Koszewski (2)



WARSZAWA w Dniach Lotnictwa

NASTRÓJ bardzo przypominał dni V Festiwalu. Plac Defilad całkowicie wypełniała młodzież. Na estradach zespoły pieśni i tańca Wojsk Lotniczych i Warszawskiego Okręgu Wojskowego. Wokół i po środku placu smugi reflektorów przecinające ciemności wieczoru. Mnóstwo wielobarwnych dekoracji, spośród których na pierwszy plan wybija się biało-czerwona, ogromna szachownica. Na masztach powiewają jak na lotnisku kolorowe wiatrowskazy. Najbardziej jednak atrakcyjną dekoracją placu są stojące przed trybuną trzy autentyczne samoloty. One pierwsze jeszcze w ciągu dnia ściągnęły przed pałac tłumy warszawian.

Przez megafony płyną melodie muzyki tanecznej. Roześmiane twarze, ruch i wesoły gwar. Karnawał lotniczy trwa w całej swej krasie. Hasło do jego rozpoczęcia dał o godzinie 18 przelatujący nad głowami zebranych śmigłowiec SM-1. Pierwszy śmigłowiec nad Warszawą podczas pierwszego karnawału lotniczego. W chwili kiedy piloci zrzucili wiązankę kwiatów, z megafonów rozległ się głos: „Lotnicy śmigłowców pozdrawiają mieszkańców Warszawy". Noc z 18 na 19 sierpnia br. młodzież i starsi warszawianie spędzili na karnawałowej zabawie lotniczej u stóp Pałacu Kultury i Nauki, która była początkiem obchodów Dni Lotnictwa.

Samoloty w centrum Warszawy

WYSTAWIONE przed Pałacem Kultury i Nauki trzy samoloty: Jak-23, Junak i CSS-13 były punktem szerokiego zainteresowania mieszkańców Warszawy. Wyjaśnień udzielali zwiedzającym oficerowie lotnictwa wojskowego. Wśród tłumów nie trudno było także o... przygodnych „fachowców". Jeden z nich wyjaśnił ciekawym, że odrzutowy samolot Jak-23 spala na 100 km (?!) około 300—400 litrów... mieszanki!

Podobnych, błędnych informacji można byłoby uniknąć, gdyby ustawiono (niezależnie od objaśnień fachowców) specjalne tablice informacyjne.

Wystawa lotnicza na Okęciu

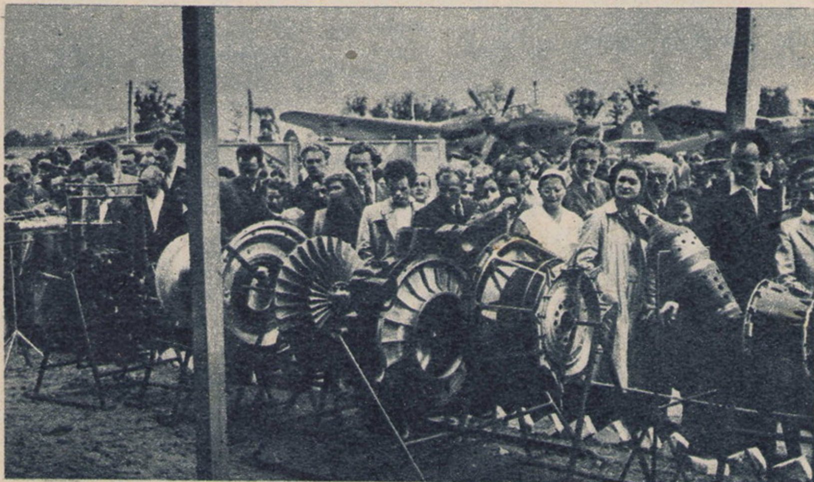
25 sierpnia na Okęciu została otwarta Wystawa Sprzętu Lotniczego. Ściągnęła ona na oddalone od Śródmieścia Okęcie dziesiątki tysięcy mieszkańców stolicy. Prawdziwego jednak najazdu dokonali warszawianie następnego dnia po otwarciu, natychmiast po pokazach lotniczych. Na wystawie można było obejrzeć prawie wszystkie typy samolotów znajdujących się obecnie na wyposażeniu wojska, lotnictwa cywilnego i sportowego. Napiszemy o niej oddzielnie w jednym z następnych numerów.

Akademia centralna

W tak dużym gronie i w tak dużej sali oraz przy udziale gości zagranicznych, spotkaliśmy się na centralnej akademii odbytej 25 sierpnia w Sali Kongresowej Pałacu Kultury i Nauki po raz pierwszy po wyzwoleniu. Wśród 3 200 uczestników akademii nastąpiło szereg spotkań. M. in. spotkali się po kilku latach nie widzenia piloci wojskowi z okresu międzywojennego — uczestnik „Battle of Britain" Skalski z uczestnikiem walk powietrznych nad Warszawą we wrześniu 1939 r. B. Dąbrowskim. Dało to powód do dawnych wspomnień i długich, serdecznych rozmów. Dzień ten był więc dla wielu podwójnym świętem.

Najprzyjemniejszą niespodzianką na centralnej akademii z okazji Święta Lotnictwa, odbywającej się w Sali Kongresowej, było wygłoszenie krótkiego przemówienia przez generała dywizji lotnictwa CSR — Josefa Vosahlo... w języku polskim. Mówca przekazał pozdrowienia naszym lotnikom od lotników czechosłowackich, a ponad trzytysięczna rzesza zaproszonych gości podziękowała mu serdecznymi, owacyjnymi oklaskami.

Na wystawie: tłumy widzów przed stoiskiem z silnikami odrzutowymi.
Foto: Koszewski (2)





Prezydium centralnej akademii w Sali Kongresowej Pałacu Kultury i Nauki, w czasie grania hymnu narodowego.

ZGADUJ — ZGADULA

W dniu swego święta piloci doczekali się także lotniczej „Zgaduj — zgaduli", zorganizowanej trzykrotnie 19 sierpnia w Sali Kongresowej Pałacu Kultury i Nauki. Orkiestra Mazurkiewicza w haubach i kombinezonach lotniczych, a znani konferansjerzy W. Przybylski i A. Rokita, którzy uzupełnili ten ubiór jeszcze maskami tlenowymi oraz J. Zender, N. Zylska, J. Gniadkowski, J. Danek i W. Śmigielski — z właściwym im wdziękiem i dowcipem jak zwykle doskonale bawili publiczność.



Tadeusz Bociański wraz z wygranym przez siebie aparatem radiowym „Turysta". Foto: SP-JS

ZDOBYWCA PIERWSZEJ NAGRODY

SPOŚRÓD nagród dla biorących udział w konkursie „Zgaduj — zgaduli" najcenniejszą był turystyczny aparat radiowy (o pięciu lampach i 2 zakresach) — „Turysta". Szczęśliwym zdobywcą tego aparatu został Tadeusz Bociański (na zdjęciu obok), pracownik Stołecznego Zarządu Przemysłu i wieloletni entuzjasta lotnictwa. Jeszcze przed wojną jako kilkunastoletni chłopiec był członkiem modelarni warszawskiej mieszczącej się w Alejach Jerozolimskich 8. Brał często udział w zawodach modelarskich organizowanych w Starej Miłosnej, a w czasie okupacji budował modele redukcyjne samolotów, z których do dzisiaj pozostał mu jeszcze model „Łosia". W 1947 roku ukończył teoretyczny kurs szybowcowy, lecz — niestety — nie zaczął latać. Nie rozstaje się jednak z tą myślą do dzisiaj i mimo, że ma 30 lat, chce złożyć podanie o przyjęcie na szkolenie. W odpowiedziach na trudne pytania konkursu w rodzaju: kto po raz pierwszy przeleciał Atlantyk lub na jakim typie samolotu uzyskano prędkość 1 882 km/h — bardzo przydało mu się studiowanie wszelkiej literatury lotniczej. Zna on wiele książek i wydawnictw zarówno beletrystycznych jak i technicznych. Czyta także często „Skrzydlatą". Niestety tylko wtedy — dodaje — kiedy otrzymam ją w kiosku.

KONSTERNACJA NA SCENIE

WARUNKIEM jednego z konkursów „Zgaduj — zgaduli" było zdobycie podpisu od osoby znanej w Warszawie lub w Polsce oraz uzyskanie od tej osoby jakiejś anegdotki lub dowcipu lotniczego. Uczestnicy konkursu, którym w tym celu dano do dyspozycji samochody, po jednogodzinnym poszukiwaniu w całej Warszawie popularnych osobistości powrócili na miejsce imprezy. Najmłodszy uczestnik „wyprawy", jakiś ośmioklasista, „wylegitymował się" podpisem rekordzistki świata w spadochroniarstwie — R. Skatulskiej i odczytał z kartki jej relację mniej więcej takiej treści: „W czasie mej kariery sportowej zdarzył mi się pewnego razu następujący wypadek. Wykonywałam skok z opóźnionym otwarciem spadochronu. Był silny wiatr. Kiedy już „wisiałam" na linkach znajdując się nisko nad ziemią, silny wiatr zniósł mnie nagle daleko w bok od linii lotu i.. wpadłam w otwarte okno jakiegoś mieszkania".

Zdumiony, zapytałem Skatulską siedzącą obok mnie na widowni, jak bliska prawdy jest ta historyjka. Ona była równie zdumiona jak ja. Okazało się, że w ogóle z tym chłopcem nie rozmawiała. Siedzący blisko nas młody człowiek, który usłyszał tę rozmowę, wniósł „głośną korektę" do wyników konkursu. W ten sposób Skatulska dostała się na scenę (i ekrany telewizorów), a jej koledzy z aeroklubu przyczynili się do zdobycia przez ośmioklasistę II nagrody.

Lotniczy karnawał młodzieżowy

I znów obrazek przypominający Festiwal. Karnawał zorganizowany 26 sierpnia w parku Agrikola był bardzo atrakcyjny, tak ze względu na program jak i jego całą oprawę. Początek nastąpił o godzinie 16.00. O tej to porze wylądował na boisku śmigłowiec, a pilot Janusz Ochalik w imieniu całej braci lotniczej przesłał młodzieży pozdrowienia i życzenia dobrych wyników w nauce w zbliżającym się nowym roku szkolnym. Z kolei piloci otrzymali serdeczne pozdrowienia od warszawskich harcerzy. Karnawał urozmaicono konkursami lotniczymi i pokazami modeli latających na uwięzi. O zmroku między drzewami pod rozpiętym spadochronem zapłonęło ognisko, przy którym młodzież słuchała opowiadań pilotów o lotach i skokach na spadochronach. Dużym powodzeniem cieszył się także Zespół Pieśni i Tańca Wojsk Lotniczych. W Lotniczym Karnawale Młodzieżowym wzięło udział około 15 000 uczestników. Zakończył on obchody Dni Lotnictwa na terenie Wielkiej Warszawy.

JERZY STAROŃ

ALARM DLA MYŚLIWCÓW

Napisał: BENEDYKT DĄBROWSKI • 4 • Ilustrował: JANUSZ GRABIAŃSKI

Zwężonymi źrenicami przeszukiwał co chwila słońce, blade i bezpromienne, rozpalone niebo i horyzont. Buczenie przelatującej pszczoły lub brzęk samochodowego silnika, napływający z pobliskiej szosy, przyspieszał mu tętno i wstrzymywał oddech.

Oficerowie leżeli rozciągnięci na leżakach. Drżenie zamkniętych przed blaskiem powiek i cienie niepokoju na twarzach zdradzały napięcie wyczekiwania.

Przystojny, suchy jak drzazga podchorąży ze świeżo obandażowaną głową, leżał na wznak w cieniu swego Pezetela, trącając w zamyśleniu struny gitary. Jeszcze wczoraj śpiewał przy jej akompaniamencie wesołe, żołnierskie piosenki...

Teraz każda następna minuta była nieznana i groźna.

Przy kilku rozgrzebanych samolotach ze zdjętymi maskami pracowały najlepsze w dywonie brygady mechaników. Zdolne do boju „P jedenastki" czekały zamaskowane wzdłuż lasu. Milczenie przerywały metalowe brzęki i zgrzytania. Twarze żołnierzy ociekały smarem i potem. Tłuste od oliwy ręce dokonywały cudów, przeprowadzając najryzykowniejsze operacje na postrzelanych organizmach silników i płatowców.

Werkmistrz Rajca wsiadł na brygadę plutonowego Struczaka, że pieprzy się od paru godzin z wymianą głupiego rozrusznika. Był to brzuchacz pękaty jak antałek, o krzywych, muskularnych ramionach zapaśnika. Zwykle odnoszono się do niego z respektem. Ale tym razem Struczak posłał go do wszystkich diabłów. Zazgrzytał z wściekłości zębami, łyskając bielą oczu z brudnej twarzy:

— Nie ma, do jasnej cholery, części wymiennych. Pompa jest już dawno wymontowana. Ale w składnicy ci parszywi magazynierzy nie mogą znaleźć nowej. Mam już dość wszystkiego. Z g..na bata nie ukręci.

Przeszukiwanie skrzyń polowych parku przedłużało się irytująco. Przy okazji stwierdzono dotkliwe braki nieodzownych części zapasowych. Mimo że na Okęcie wysłano natychmiast ciężarówkę z żądaniem uzupełnienia zestawu składnicy, wśród ludzi ognił się gniew, eksplodujący przy lada okazji.

Trzydzieści procent stanu maszyn wypadnie z rachunku przy najbliższym starcie. Jest w tej liczbie samolot Krzysztofa. Przy dokładniejszym przeglądzie Struczak odkrył w nim przestrzał rozrusznika Viet'a, o wymianę którego przyczepił się Rajca.

Werkmistrz nie zareagował na ostre słowa Struczaka. Wiedział, że ten doskonały brygadzista wyłazi ze skóry, aby uruchomić Pezetela. Ale skoro brak części wymiennych... Podniósł zmęczone, niespokojne oczy ku niebu i przekreślił je wzrokiem aż po linię horyzontu.

— W każdej chwili grozi nam nalot — powiedział pojednawczo — a pan zaczyna głupią awanturę... Jeżeli pompy nie znajdą, trzeba będzie zapuszczać „na wolny".

Odwróciwszy się, werkmistrz znalazł się twarzą w twarz z porucznikiem Szmejlem. Chciał go wyminąć, ale porucznik ujął go za ramię i powiedział gorzko:

— Po co się irytować. Czy to już właściwie nie wszystko jedno, sierżancie? Wojnę wygrywa technika... Powinniśmy tu dziś mieć przynajmniej tysiąc myśliwców. A nam po pierwszej walce brak samolotów, wymiennych rozruszników... Co będzie jutro? Za parę dni?...

Werkmistrz Rajca milczy.

Przysłuchujący się, starzy wytrawni mechanicy opuszczają niżej głowy i z zaciśniętymi zębami łatają poszarpane blachy i potrzaskane podłużnice.

Ostry dźwięk telefonu przerywa rozmowę i elektryzuje wszystkich. Wypoczywający oficerowie unoszą się w leżakach.

Dowódca dywizjonu natychmiast podnosi słuchawkę. Obwisłe fałdy pod jego oczyma jeszcze bardziej nabrzmiewają, nadając mu wygląd człowieka steranego nerwowo i niewyspanego. Teraz, w miarę słuchania, twarz jego narasta skupieniem. Z rozstawionych palców wypada tlący się papieros, zastąpiony wyrwanym z bluzy ołówkiem.

Kilka cyfr skreślonych pośpiesznie na blacie stołu. Porozumiewawczy gest w stronę wyczekująco nachylonego kapitana Freya i suchy rozkaz znad przykrytego dłonią mikrofonu:

— Wypuść dwa klucze sto trzynastej!

Porucznik Borowski wybiega z namiotu i krzyczy do mechaników:

— Zapuszczaaać!!!

Jednocześnie czerwona iskra alarmowej rakiety z sykiem wytryska nad drzewami. Piloci chwytają swoje spadochrony, szale, rękawice i pędzą do maszyn.

Sapią rozruszniki. Silniki kaszlą, nabierają obrotów, plują sinymi smugami spalin. Ryk śmigieł potężnieje, wionie ożywczym, świeżym powiewem, zlewa się w głęboki barytonowy grzmot. Krótkie próby pełnego gazu. Znak rękoma na boki. Mechanicy wyrywając spod kół podstawki.

Sześć maszyn z puchaczami na burtach w sekundowych odstępach idzie w powietrze.

Oficer startowy dywizjonu notuje czas: godzina szesnasta trzydzieści trzy.

Boczni zaraz po starcie dochodzą prowadzących i zwarcie ciągną wzwyż. Skręcają w prawo. Daleko na horyzoncie cienkie kreski skrzydeł: trzy... dziewięć... dwanaście... osiemnaście. Idą z północo-zachodu, grubiejąc w oczach.

Krzysztof, oparty na śmigle, widzi je przez ciemne okulary. Piloci i mechanicy stoją na skraju lasu z zadartymi głowami, mając miny ludzi oczekujących karkołomnych ewolucji akrobatów pod kopułą cyrku. Serca łomoczą w napięciu: jak będzie tym razem?...

Z pobliskiego folwarku napływają jękliwe uderzenia bijącego na trwogę dzwonu. Ale do rowów nie kryje się nikt. Tylko dzieci dopadły matek w instynktownym lęku. Chłopskie, czarne od roboty ręce zasłaniają przed blaskiem oczy, skierowane na sunące wolno bombowce.

Na ganku dworu białą, samotną plamą jaśnieje znajoma sukienka.

Żelazna melodia silników przewala się ciężkim echem nad zamarłą ziemią. Krótki, kolejny stukot browningów: „PUCHACZE" przestrzeliwują karabiny.

Heinkle dostrzegają pogoń i natychmiast skręcają w słońce. Kulą się jak jeż, szczerząc kolce pokładowej broni. Napięcie nerwów dochodzi szczytu. Podniecone „P jedenastki" zbliżają się jak nieubłagana Nemezis. Dochodzą bokiem, nieco wyżej. Ręce dziewiętnasto- i dwudziestoletnich myśliwych silniej ściskają uchwyty sterów. Kaemy odbezpieczone. Palce przyczajone na spustach. Drapieżne oczy warują w siatkach celowników. Za sekundę przekażą rozkaz dłoniom. Życie i śmierć tracą teraz wszelką wartość. Pojedynek powietrzny, który stoczą za chwilę, jest szczytowym celem ich rzemiosła. Dla niego byli wychowywani i szkoleni. Każdy z nich jest wodzem dla samego siebie. Doniosłość chwili nakazuje teraz zapomnieć o wszystkim co zostało na ziemi. Widok zwalonego w ogniu przeciwnika będzie pochodnią glorii, poświęconej Ojczyźnie.

Szóstka myśliwych rozpada się. Jednocześnie matowy grzechot krótkich serii ognia rozpoczyna pojedynek.

Wokół atakujących „P jedenastek" wytryska struga smug. Strzelają z Heinkli.

Bombowce idą zwarcie jak kierdel owiec, mieniąc się białawo w słonecznych połyskach.

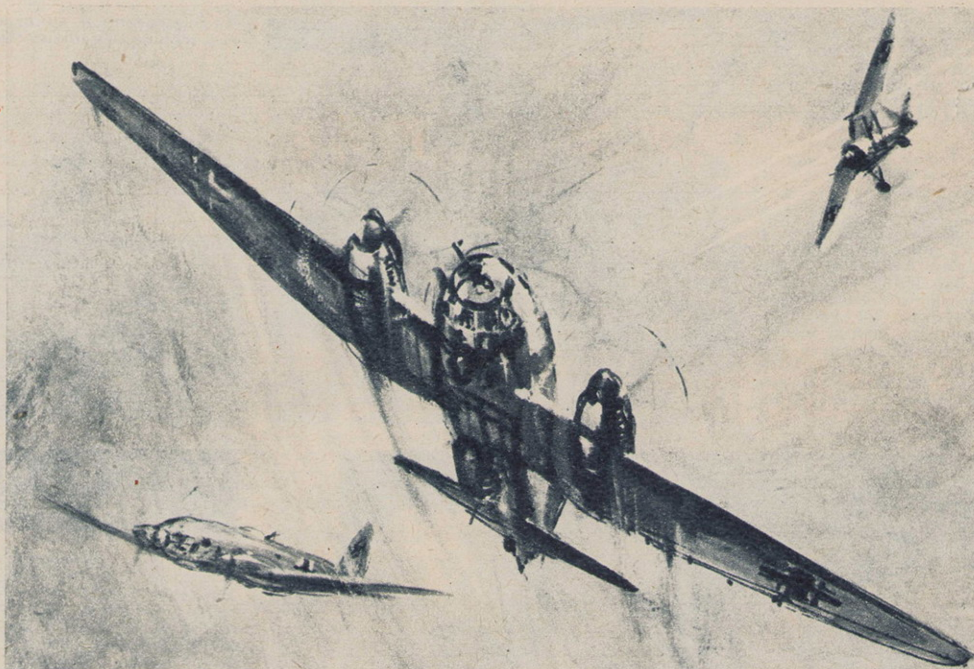
W tej chwili pierwsza dwójka „PUCHACZY" dopadła! Przeszyła wyprawę z góry do dołu, zawinęła łuk i uderzyła od spodu, szpikując gorącymi seriami brzuchy niszczycieli. Pozostałe cztery gwiaździście wbiły się z boków, rażąc za jednym zamachem kilka maszyn. Po ataku wystrzeliły wachlarzem w niebo, przerzuciły się przez plecy, w ułamku sekundy przyjrzały się Niemcom i znów runęły do nowej szarży. Strzelają. Szaleją w swym żywiole.

Za parę sekund poniżej roziskrzonego tumanu walczących zakotłowało się. Prysnęły odstrzelone blachy i części maszyny. Czarny, rozkrzyżowany cień stacza się w dół na lewym skrzydle.

— Heinkel spruty! — zerwało się kilka głosów. Spojrzenia mechaników jaśnieją rosnącym uniesieniem. Ze wszech stron sypią się krzepkie, radosne okrzyki. W pełni światła, w smudze błękitu, dogorywa duży, srebrzysty owad. Narasta metaliczny kwik rozstrojonych silników. Heinkel chyli mdlejąco łeb w nurkowanie i zwolna poczyna się obracać dokoła własnej osi. Zwoje, początkowo ciasne, stają się coraz bardziej obszerne. Maszyna, nie przestając wirować, dźwiga się zwolna do linii horyzontu i kolistym zamachem skrzydeł tonie w płaskim korkociągu.

Na ziemię odprowadza ją uparty, milczący cień „P jedenastki".

Tymczasem walka w powietrzu powoli przenosi się w kierunku południowo-wschodnim. Bombowce, odgryzając się zajadle, prą nad Warszawę. Najwyższy już czas wesprzeć samotnie walczącą szóstkę. W odwodzie czwartego dywizjonu stoi jedenaście maszyn gotowych do startu. Mechanicy przy śmigłach, piloci zapięci w kabinach z dłońmi na kranach rozruszników.



W Zielonce pręży się do skoku trzeci dywizjon.

Myśliwcy niecierpliwią się. Nie pojmują swej bezczynności. Ale centrala operacyjna Brygady Pościgowej nie zapomina o żadnym z nich ani przez chwilę. Jeszcze nie czas.

Sieć dozorowania składa beznamiętnie meldunek za meldunkiem. W świetle podawanych kursów i masy nadlatującego wroga, rysuje zatrważający w swej sile atak na stolicę. Do strefy działania myśliwców przeniknął zaledwie pierwszy zwiad Luftwaffe. Chce wypenetrować przeciwnika i zwabić go w powietrze. Odwrócić jego uwagę i wyczerpać siły przed swoim właściwym działaniem. Dlatego przyszedł sam. Bez eskorty myśliwskiej.

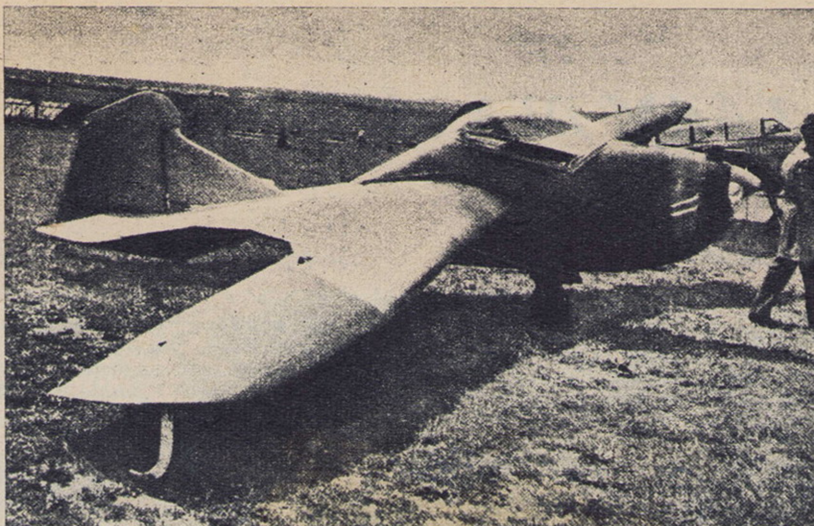
Dowództwo Brygady Pościgowej zdecydowało go przepuścić, stawiając tylko dla pozoru słaby opór.

Stukot karabinów niesie się jeszcze przez chwilę znad Legionowa i zamiera po mału, gdzieś w rejonie choszczówkowskich lasów.

Ale za parę minut, znad Narwi, od strony Nasielska, napływa nowy łomot silników.

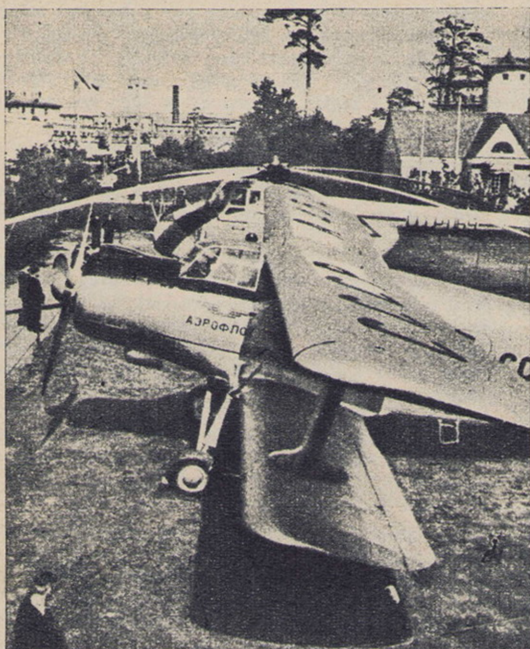
(cdn)

ODRZUTOWCEM PO ZSRR



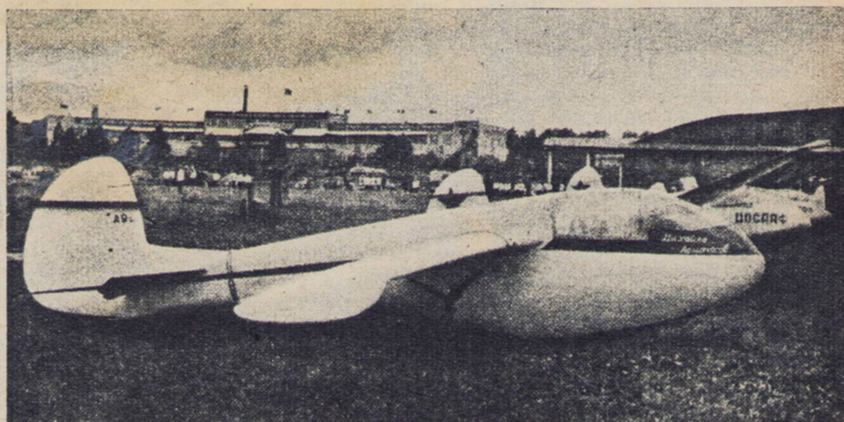
MOTOSZYBOWIEC MAK–15 MP

Znany konstruktor szybowca MAK-15 M. A. Kuzakow przebudował ostatnio swój szybowiec, dodając mu pięciocylindrowy — gwiazdowy silnik o mocy 25 KM (760 cm³). Motoszybowiec ten (MAK - 15 MP) osiąga prędkość ok. 145 km/h. Ciężar całkowity wynosi 300 kG.



Dużym zainteresowaniem zwiedzających Wystawę Rolniczą w Moskwie cieszy się samolot An-2 i śmigłowiec Mila Mi-4, przystosowane do zadań gospodarki narodowej.

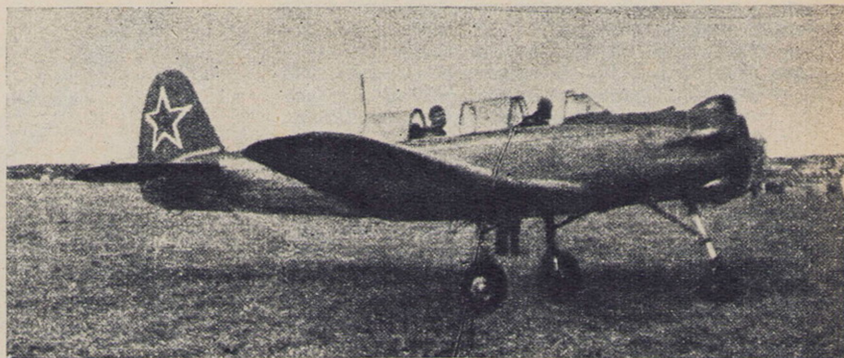
Szybowce radzieckie: akrobacyjny A-9 i nowy dwumiejscowy A-10 (na drugim planie) konstrukcji Antonowa.





John Fricker (pierwszy z prawej) specjalny wysłannik „The Aeroplane" (Anglia) był jednym z pierwszych gości zachodnich, który odbył lot śmigłowcem Mi-1. Zamieszczone obok zdjęcia z życia lotnictwa sportowego ZSRR zostały wykonane przez sprawozdawcę brytyjskiego.

Na tegorocznych pokazach lotniczych w Tuszyno demonstrowano po raz pierwszy treningowy dwumiejscowy samolot akrobacyjny typu Jak-18U, wyposażony w chowane trójkołowe podwozie.







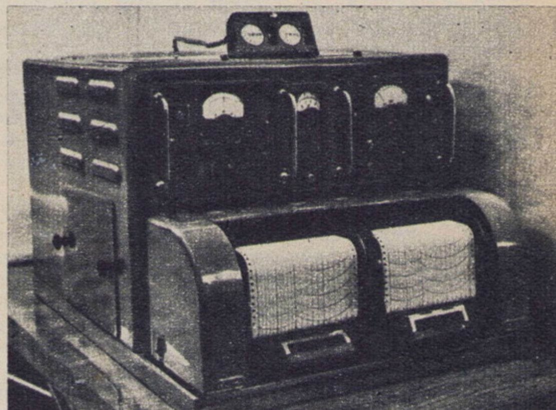
LOTNICY ZAGRANICZNI W ZSRR

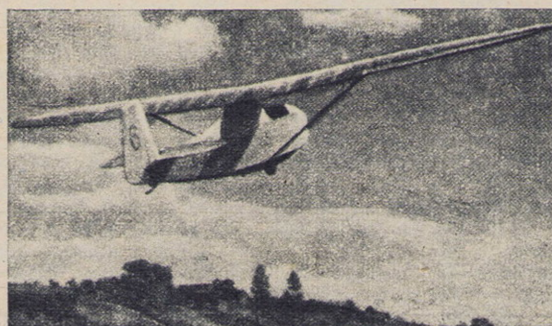
Po pokazach lotniczych w Tuszyno Minister Obrony ZSRR marszałek Żukow wydał wielkie przyjęcie w salach Centralnego Klubu Armii Radzieckiej dla 28 zagranicznych delegacji przybyłych do Moskwy. Na zdjęciu: N. S. Chruszczow, marszałek Żukow, generał Twining (USA) i marszałek Sokołowski podczas rozmowy na bankiecie.

Wśród delegacji zagranicznych zaproszonych na pokazy w Tuszyno, był również Dr A. E. Russell, główny konstruktor wytwórni lotniczej Bristol w Anglii. Na zdjęciu Russell (z lewej) w rozmowie z A. N. Tupolewem.

ATOM W LOTNICTWIE

Na Wszechzwiązkowej Wystawie Przemysłowej w Moskwie został pokazany nowy radziecki przyrząd dla lotniczej służby poszukiwawczej złóż rud radioaktywnych. Przyrząd zabudowany na samolocie ma dwa kanały pomiarowe: dla aktywności promieni gamma i aktywności pola magnetycznego. Aparatura samopisząca, otrzymując impulsy od nadajników, wykreśla obraz aktywności terenu, nad którym przelatuje samolot. (W)





Nowy szybowiec Litewskiej SRR

Studenci Politechniki w Kownie zbudowali niedawno własnymi siłami szybowiec treningowy KPI-3 (Kowieński Instytut Politechniczny — 3), zaprojektowany przez wykładowcę tej uczelni inż. A. Kuzmickasa oraz instruktora modelarstwa lotniczego — E. Bruwela. Niektóre dane techniczne szybowca: ciężar własny — 90 kG, prędkość opadania — 1 m/sek., doskonałość — koło 18. Nowy szybowiec wykonał już szereg godzinnych lotów żaglowych nad piaskami Niemna. Studenci Instytutu startują za wyciągarką z silnikiem GAZ-MM (49 KM), konstrukcji przewodniczącego sekcji szybowcowej I. Balczunasa. Długość liny — 1,150 m. (W).

KB-6 MATAJUR

JUGOSŁAWIA

WŚRÓD przedstawionych dotychczas konstrukcji zagranicznych wskazaliśmy już na ożywioną działalność jugosłowiańskich konstruktorów lotniczych w dziedzinie budowy lekkich samolotów. Bardzo ambitne zadanie skonstruowania nowoczesnego, lekkiego samolotu wielocelowego (szkolno-treningowego, turystycznego, z przeznaczeniem do lotów ciągnionych i skoków spadochronowych) postawiło sobie biuro konstrukcyjne LZS (Letalska Zveza Slovenij).

Tam też pod kierunkiem studenta Politechniki w Ljubljanie Dusana Cenera powstał projekt samolotu KB-6 „Matajur", którego prototyp zbudowany w zakładach Letov w Ljubljanie wykonał swój pierwszy lot w czerwcu 1952 r.

KB-6 jest jednosilnikowym, dwumiejscowym, wolnonośnym dolnopłatem konstrukcji drewnianej.

Skrzydło o obrysie trapezowym jest trójdzielne i posiada wznios (+) 5,5°. Obrys skrzydeł i profile zostały tak dobrane, że oderwanie strug występuje jedynie w części między lotkami, a kadłubem. Osiągnięto to dzięki zastosowaniu na końcach skrzydła profilu bardziej wklęsłego niż u nasady (bez zwichrzenia geometrycznego). Między lotkami i kadłubem umieszczone zostały klapy do lądowania. Skrzydła w przedniej części, aż do głównego dźwigara, pokryte są sklejką, a w dalszej części płótnem, przy czym części samolotu kryte sklejką wzmocnione zostały dodatkowo płótnem.

Kadłub konstrukcji półskorupowej jest stosunkowo długi, a maksymalna jego szerokość wynosi 1 280 mm. Kabina — z dwoma miejscami obok siebie, wyposażonymi w organa sterowania (dwuster), osłonięta jest odsuwaną do tyłu limuzyną o kroplowym kształcie zapewniającą dobrą widoczność. Wygodne wnętrze kabiny z przestawialnymi fotelami posiada także pomieszczenie dla 30 kG bagażu. Samolot wyposażony został w komplet przyrządów pokładowych oraz instalację elektryczną.

Podwozie jednogoleniowe osadzone na półwidelcu. Wolnonośne golenie podwozia wyposażone zostały w amortyzatory olejowo-sprężynowe. Koła o wymiarach 520x180 mm zaopatrzone są w hamulce hydrauliczne. Ruchome kółko ogonowe sprzężone jest ze sterem kierunku.

Główny zbiornik paliwa o pojemności 130 l mieści się w kadłubie, a przed tablicą przyrządów zabudowano zbiornik dodatkowy o pojemności 15 l.

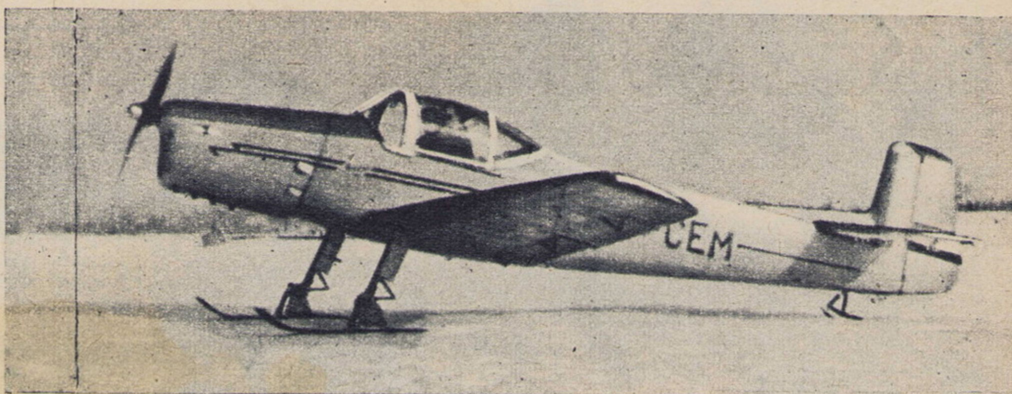
Prototyp KB-6 „Matajur" wyposażony został we francuski 4-cylindrowy silnik Regnier 4 400, chłodzony powietrzem, o mocy maksymalnej 136 KM przy 2 280 obr./min. Zadowalające wyniki osiągnięte podczas prób prototypu, pozwoliły rozpocząć produkcję seryjną. W wersji seryjnej zastosowano jugosłowiański silnik o mocy 160 KM, co pozwoliło dodatkowo zabudować trzecie miejsce dla pasażera (z lewej strony kadłuba — za przednim fotelem). W tym wypadku oprócz dwóch zbiorników paliwa w kadłubie, został umieszczony pod środkową częścią płata zbiornik dodatkowy.

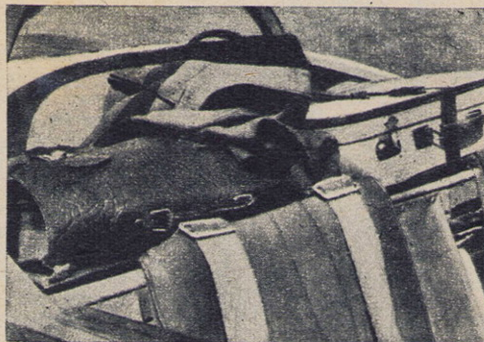
Wersja trzymiejscowa okazała się szczególnie korzystna w zastosowaniu do szkolenia skoczków spadochronowych — przy skokach treningowych dwóch skoczków kolejno opuszcza kabinę, a podczas skoków szkolnych instruktor z tylnego miejsca może wygodnie obserwować ucznia.

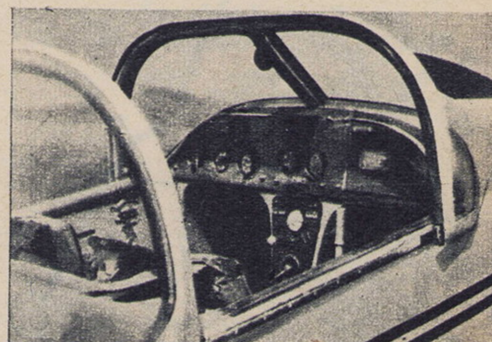
Duże zalety wykazał „Matajur" również jako samolot szkolno-treningowy. Jest on dopuszczony do akrobacji z wyjątkiem lotów odwróconych. Do lotów ciągnionych zabudowano zaczep w końcu kadłuba. Prędkość lotu zespołu samolot-szybowiec wynosi 95 km/h, przy czym samolot leci z wychylonymi klapami (15°).

KB-6, z uwagi na znaczny zasięg, znalazł również zastosowanie jako samolot turystyczny a w dużych zakładach produkcyjnych jako samolot dyspozycyjny. W warunkach zimowych stosowane są narty.

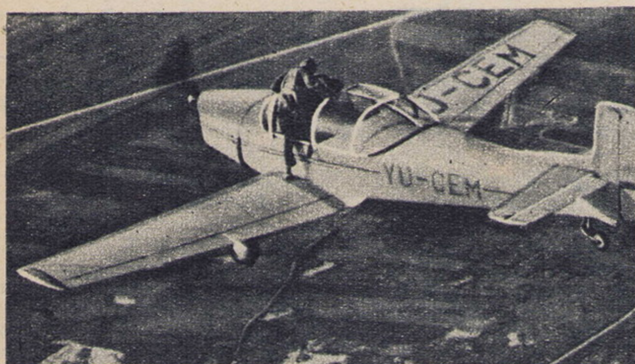
J. Pow.







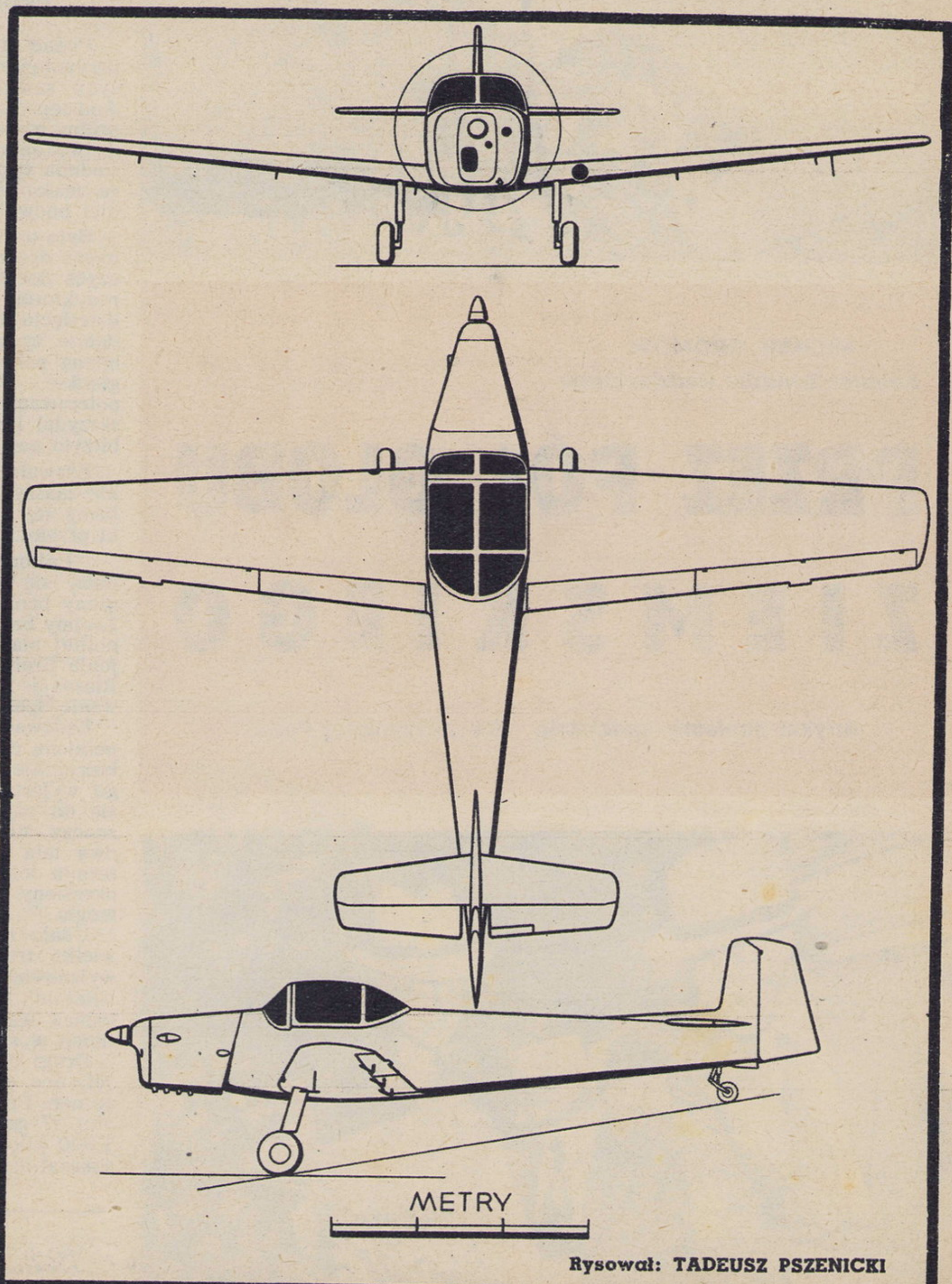
Powyżej: KB-6 „Matajur" na nartach. Poniżej: z lewej — bagażnik podręczny, z prawej — kabina pilota.



Skoczek opuszcza kabinę „Matajura".

DANE TECHNICZNE:

Wymiary:		
Rozpiętość	—	10,60 m
Długość	—	8,36 m
Wysokość	—	2,15 m
Powierzchnia nośna	—	14,0 m²
Wydłużenie	—	8
Ciężary:		
Ciężar własny	—	659 kG
Ciężar w locie	—	979 kG
Obciążenie powierzchni	—	70 kG/m²
Obciążenie mocy	—	7,2 kg/KM
Osiągi:		
Prędkość maksymalna	—	222 km/h
Prędkość przelotowa	—	200 km/h
Prędkość minimalna	—	88 km/h
Prędkość wznoszenia	—	210 m/min
Pułap	—	4 500 m
Zasięg	—	900 km



Rysował: TADEUSZ PSZENICKI



MICHAIŁ GROMOW
Bohater Związku Radzieckiego

PRZEZ PÓŁ GLOBU ZIEMSKIEGO

Artykuł napisany specjalnie dla „Skrzydlatej Polski"



Zamieszczamy poniżej wspomnienia generała-pułkownika, Bohatera Związku Radzieckiego, Michaiła Gromowa, o ważnym wydarzeniu w historii radzieckiego lotnictwa — dalekodystansowych przelotach bez lądowania z ZSRR do USA, przez Biegun Północny, w r. 1937.

NARODZINY IDEI

Marzeniem przodujących lotników Związku Radzieckiego od dawna były dalekie przeloty. Myśl tę podpowiadała już sama geografia ZSRR: olbrzymie obszary kraju swą specyfiką wskazywały, że głównym problemem dla lotnictwa są tutaj loty dalekodystansowe. Ważne jednak było również i to, że nasze przyszłe loty widzieliśmy jako loty bez lądowania, z ZSRR do Stanów Zjednoczonych, przez Biegun Północny. I tutaj łączyły się pięknie dwa zadania: maksymalnego zwiększenia zasięgu samolotu oraz utorowania najkrótszej drogi łączącej dwa największe na świecie państwa.

Odważną próbę przelotu ponad Biegunem Północnym do USA podjął pierwszy latem roku 1935 Zygmunt Lewoniewski. Zostawiając za sobą brzegi półwyspu Kola, zagłębił się na odległość 150 km w kierunku północnym nad morze Barentsa, jednak zmuszony został do powrotu z powodu defektu maszyny. Owego czasu do przelotu nad Arktyką przygotowywał się również zespół będący pod moim kierownictwem. Pałał chęcią lotu Walery Czkałow. Snuli plany również inni piloci.

PRÓBA GENERALNA

Ponad dwa lata trwały nasze przygotowania. Mieliśmy do dyspozycji samolot ANT-25, konstrukcji Andrieja Tupolewa. Przeprowadzone próby wykazały, że zdolny on jest do wykonania przelotu na odległość siedmiu tysięcy kilometrów. To było za mało. Postawiliśmy sobie zadanie: podwoić zasięg samolotu.

Była to trudna praca, pełna żmudnych, drobiazgowych badań i twórczych dociekań. Zabudowa silnika z reduktorem zwiększyła zasięg do dziesięciu tysięcy kilometrów. Dwa dalsze tysiące kilometrów dała zamiana pokrycia z blachy falistej na gładkie. Wreszcie — zastosowanie polerowanych krawędzi natarcia skrzydeł i metalowego śmigła przybliżyło nas bardzo znacznie do celu.

Zdawało się już, że przygotowanie maszyny jest zakończone. Udaliśmy się na pierwszy próbny, daleki przelot.

...Półtorej godziny temu oderwaliśmy się od ziemi. Samolot napełniony benzyną aż do niemożliwości. Lecimy bez widoczności ziemi w jednolitej białawej masie, gdzieś w rejonie Srebrnych Stawów, w okolicy Riazania. Nagle zupełnie niespodziewanie spadają obroty silnika.

Lądować? Ale jak posadzić przepełnioną paliwem maszynę na ziemi, której nie możemy zobaczyć? Innego wyjścia jednak nie ma. Uciec się do użycia spadochronów — to znaczy stracić samolot, przekreślić dwa lata znojnej pracy, przesunąć termin lotu polarnego na czas nieokreślony. Na to załoga pójść nie mogła.

Udało mi się wyjść z mgły i z wielką trudnością, ale bez awarii, wylądować. Okazało się, że tak skrupulatnie kontrolowany silnik miał jednak wady. Trzeba było dokonać zmian w systemie zasilania.

Drugi daleki lot kontrolny.... Minęła noc, potem dzień, nadeszła druga noc. Przebywaliśmy już w powietrzu 37 godzin, przelatując przeszło 5 000 kilometrów. I nagle z silnika pokazał się płomień. Szybko się rozprzestrzenia. Długie języki ognia liżą już skrzydło. A przecież w skrzydłach naszego samolotu znajdują się rezerwowe zbiorniki paliwa... Jakże długimi były dla mnie czterdzieści minut, w czasie których prowadziłem mogący się w każdej chwili zapalić i rozerwać na strzępy samolot do najbliższego lotniska!

Kiedy wykonaliśmy trzeci z kolei daleki lot próbny, przebywając po trasie okrężnej 12 411 kilometrów, uczuliśmy, że spada nam kamień z serc. Byliśmy w powietrzu 75 godzin.

Próba generalna wypadła pomyślnie. Mamy samolot zdolny do pobicia rekordu, mamy doświadczenie lotu na nim w trudnych warunkach.

PIERWSZY PRZELOT

O godzinie 4.05 dnia 18 czerwca 1937 roku Walery Czkałow, Georgij Bajdukow i Aleksander Bieljakow wystartowali z lotniska Szełkowskiego koło Moskwy i po 63 godzinach i 25 minutach wylądowali w Stanach Zjednoczonych, na wojskowym lotnisku w Vancouver. Cały świat obleciała wieść o pierwszym przelocie przez Biegun Północny, dokonanym przez radzieckich lotników.

Przebywaliśmy wówczas w Moskwie. W największym podnieceniu czytaliśmy meldunki z czkałowskiego NO-25. Co przeżywali nasi towarzysze lecąc nad bezkresnymi lodami Arktyki? Domyślaliśmy się, że za lakonicznymi słowami radiogramu: „Wszystko w porządku" — kryje się ciężka walka z żywiołem, pełna niebezpieczeństw i poświęcenia. I tak było w rzeczywistości. Cierpieli z zimna i braku tlenu, musieli cały swój zapas wody do picia oddać na chłodzenie silnika, bowiem woda do jego chłodzenia zamarzła. Wskutek groźby oblodzenia nie mogli zejść niżej — Czkałow widząc męki towarzyszy oddał im swój zapas tlenu.

Wykonali zadanie. Przebyli nad lodami i oceanami 5 900 kilometrów w linii prostej, udowadniając możliwość lotów nad Arktyką. Teraz kolej na nas. Mamy dalej sięgające plany.

„REKORD ODLEGŁOŚCI" OPUSZCZA ZIEMIĘ

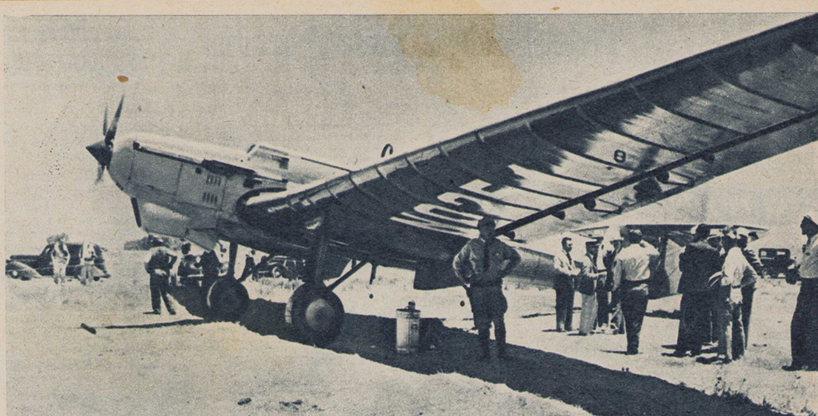
Jumaszew i Danilin zajmują swoje miejsca w kabinie. Ostatnie pozdrowienia odprowadzających, gorące życzenia szczęśliwej drogi. Płyną one z głębi serca: ile dni ciężkiej pracy, ile bezsennych nocy poświęcili ci ludzie — konstruktorzy, inżynierowie, mechanicy, meteorolodzy — przygotowaniom naszego przelotu! Daję gaz! W dzienniku pokładowym pojawia się pierwszy zapis: „Szełkowo — 12 czerwca 1937 roku. Czas moskiewski — godzina 3 minut 21. Start."

Coraz prędzej ucieka spod kół betonowa nawierzchnia pasa startowego. Maszyna podskakuje... raz, drugi, trzeci... ale nie może rozstać się z ziemią. A betonu zostało już niewiele metrów. Dosłownie na samym końcu drogi startowej — tam, gdzie urywa się beton i zaczyna nierówne pole — samolot uniósł się w powietrze. Nigdy jeszcze nie miałem tak trudnego startu i nigdy jeszcze ANT-25 nie ruszał w powietrze z tak wielkim obciążeniem. Dochodzi-

Wyżej: Trasa lotu ANT-25 z Moskwy do San Jacinto i fotografie: Gromowa, Jumaszewa i Danilina. Z lewej: Danilin, Gromow i Jumaszew w Stanach Zjednoczonych, po dokonaniu wspaniałego przelotu.

ło ono do 11 500 kilogramów! Poskąpiliśmy sobie wszystkiego, ale paliwa — wzięliśmy o pół tony więcej niż Czkałow.

A więc lecimy. Na skrzydłach naszej maszyny widnieją znaki: NO-25-1. Nazwa samolotu — „Rekord Odległości" mówi o naszym zadaniu.



ANT-25 w kilka chwil po wylądowaniu, w pobliżu San Jacinto. Samolot w pierwszorzędnym stanie przebył ponad 12 000 km, znajdując się w powietrzu 62 godziny i 17 minut. Zapas paliwa pozwalał jeszcze przelecieć ponad całym Meksykiem.

NASZA TAKTYKA: PROSTO I NAPRZÓD

Od samego początku drogi, gdy pod Zagorskiem, blisko Moskwy, wyszliśmy na ledwo 350 metrów — straciliśmy z oczu ziemię. Całymi godzinami lecieliśmy w chmurach. Zaczynała się praktyczna próba wartości planu całego lotu, całej naszej tak wystudiowanej taktyki. Na czym się ta taktyka opierała?

— Zacząć lot na minimalnej wysokości, z maksymalną prędkością. Utrzymywać się stale, o ile tylko jest możność, na 1 500—2 000 metrów poniżej pułapu. Lecieć na ekonomicznych obrotach silnika.

— Lecieć ściśle według marszruty. Nie omijać trafiających się po drodze przeszkód atmosferycznych. Nie marnować w celu obejścia przeszkody ani grama benzyny. Z groźnym wrogiem — oblodzeniem — walczyć nabieraniem wysokości. Aparaturę przeciwoblodzeniową mieliśmy tylko dla śmigła. Doszliśmy do wniosku, po szczegółowym zanalizowaniu sytuacji, że niebezpieczeństwo oblodzenia przestanie grozić tylko w górnych warstwach atmosfery, w temperaturze — 20° i niżej.

Taktyka nasza różniła się od czkałowskiej. Główny cel Walerego — osiągnąć USA — zezwalał mu zużywać paliwo na manewry wymijające. Osiągnięcie naszego celu — rekordu odległości — wymagało: lecieć tylko prosto, tylko naprzód!

ZAŁOGA

Szósta godzina lotu. Ziemi jeszcze nie widać — lecimy wciąż w chmurach. Oddaję stery Jumaszewowi. Pozwólcie, że poznam Was z załogą samolotu.

Andriej Jumaszew — mój zastępca, drugi pilot. Niegdyś student jednej ze szkół artystycznych, potem żołnierz, uczestnik Wielkiej Rewolucji, w końcu lotnik. Zdobywca dwóch światowych rekordów w locie z obciążeniem na wysokość, oblatywacz wielu dziesiątków nowych samolotów, wychowawca setek lotników. Bez wątpienia — doskonały pilot. A przy tym — utalentowany artysta-malarz. Amerykańskie gazety nazwały go rosyjskim Robertem Taylorem. Jest to komplement, jeśli się zważy, że aktor filmowy Taylor uznany był wówczas za najprzystojniejszego mężczyznę Ameryki.

Nawigator Siergiej Danilin — zdolny inżynier, konstruktor aparatury nawigacyjnej, wybitny specjalista w dziedzinie nawigacji powietrznej. Chłodny, niezwykle opanowany w powietrzu — na ziemi pełen temperamentu, szczególnie jako napastnik jednej ze znanych drużyn piłkarskich Moskwy.

Mnie — porwało lotnictwo gdy miałem 14 lat. Budowałem modele, pracowałem w aeroklubie, gdzie wykładał i wpajał wiarę w wielką przyszłość samolotu takiej miary naukowiec, jak Żukowski. Później — wojskowa szkoła lotnicza i długoletnia praca: instruktora i pilota doświadczalnego — oblatywacza. Uprawiałem czynnie sport — podnoszenie ciężarów, lekkoatletykę, szermierkę, jazdę konną, a w roku 1923 byłem mistrzem ZSRR w ciężkiej atletyce. Przede wszystkim jednak — zawsze byłem i jestem lotnikiem.

...Czas jednak spojrzeć na ziemię.

W CENTRALNEJ ARKTYCE

Znajdujemy się nad wyspą Kołgujewa na Morzu Barentsa. Jumaszew przebija chmury — po raz pierwszy w tym locie widzimy ziemię. Zmieniam Andrieja przy sterach i zaczynam nabierać wysokości. Znowu wchodzimy w gęstą, lepką mgłę.

Płyną długie godziny w więzi chmur. Ale oto wypadamy nagle w czystą przestrzeń i oczom naszym przedstawia się cudowny widok: w dole niebieskie wody morza Barentsa, daleko, dziesiątki kilometrów stąd, rysuje się Nowa Ziemia. Widzimy ją coraz wyraźniej. Zalane promieniami słońca majestatyczne, urwiste brzegi polarnej wyspy, długie piaszczyste mierzeje niezwykle jaskrawej barwy — przypominały nam południowe wybrzeże dalekiego Krymu.

Po raz drugi nawiązaliśmy kontakt z ziemią. Teraz, lekko zmieniwszy kurs, lecimy prosto przez wyspę Rudolfa, Biegun Północny i dalej wzdłuż 120 południka do samej Kalifornii. Żegnamy naszą północ: archipelag Franciszka Józefa błysnął jeszcze raz śnieżnymi szczytami. Pożegnanie nie było wesołe — z przodu szybko nadchodził pierwszy cyklon.

Stosujemy raz obraną taktykę: żadnych zejść z kursu, prosto i wyżej! Wysokość 4 000 metrów. Temperatura — 16°. Drogę zagradza zwarta masa chmur. Wrzynamy się w nią. Okna kabiny pokrywa warstwa lodu. Maszyna staje się znacznie cięższa, jednak wytrwale ciągnie do góry. Oblodzenie — pierwsze poważne niebezpieczeństwo. Wysokość 4 500 metrów. Zewnętrzny termometr pokazuje — 21°. I wówczas widzimy, że szyby znów stają się przezroczyste. Przewidywania okazały się słuszne, pierwszy egzamin wypadł dobrze.

Uroczysta chwila — jesteśmy nad Biegunem Północnym! W dole, na dryfującej krze, nasi odważni rodacy Papanin, Krenkel, Szirszow, Fiedorow. Z wysokości 2 700 metrów pozdrawiamy ich. Było to 13 lipca, o godzinie 3.14 — siedem minut przed końcem pierwszej doby lotu i trzynaście minut prędzej niż to przewidywał plan. Kurs północny zmienia się na kurs południowy.

Za biegunem oczekiwał nas drugi cyklon. Teraz zdecydowanie lecieliśmy na jego spotkanie i pokonaliśmy go naszą główną bronią — dużą wysokością. A później amerykańska Arktyka uśmiechnęła się do nas powitalnie. Długo lecieliśmy nad olbrzymią, oświetloną jaskrawymi promieniami polarnego słońca lodową pustynią, aż na horyzoncie pojawił się pierwszy kawałek amerykańskiej ziemi — wyspa Patryka.

Spokojnie lecieliśmy nad północną częścią kontynentu Ameryki. Przecięliśmy Kanadę. Zbliżało się nieprzyjemne spotkanie z Górami Skalistymi. Tu należało oczekiwać trudności. Tutaj przeżył wiele ciężkich chwil Czkałow, które — rzecz jasna — nie ominą i nas.

Góry były pokryte chmurami. Na dużej wysokości przecinamy olbrzymie ich łańcuchy i znowu lecimy w chmurach. Oblodzenie wzrasta szybko. Położenie nasze staje się groźne. Odmówiły posłuszeństwa dwa prędkościomierze. Maszyna zatrważająco staje się coraz cięższa... Wydostaliśmy się z niebezpiecznej strefy na wysokości 3 500 metrów. Biorąc kierunek w prawo, wyszliśmy w rejonie Seattle ku Oceanowi Spokojnemu. Pod nami były Stany Zjednoczone.

„REKORD ODLEGŁOŚCI" BIJE DWA REKORDY

Lecieliśmy w kierunku San Francisco. Po upływie dwóch dób nadeszła pierwsza w tym locie ciemna noc. Nie wyczerpaliśmy jeszcze ani zapasu paliwa w zbiornikach, ani zapasu energii i wytrzymałości w nas samych. I chociaż radio przyniosło niepocieszające wiadomości o tym, że lotniska na południe od San Francisco będą rano zakryte mgłą, posyłamy w eter meldunek: „Minęliśmy San Francisco, lecimy dalej". Tak dotarliśmy do południowej granicy USA — do San Diego. Zapas paliwa pozwalał na przebycie jeszcze ponad tysiąc kilometrów, silnik pracował bez zarzutu, można było przeciąć cały Meksyk... ale warunki przelotu zobowiązywały nas do lądowania na terytorium Stanów Zjednoczonych.

Lotnisko w San Diego zakrywała mgła — trzeba było zawrócić. W pobliżu Marchfield wynalazłem niezbyt równe, ale dość długie pole i postanowiłem tam lądować. Trzeba było jednak przedtem kilkoma nawrotami rozegnać przeszkadzające przy lądowaniu krowy: nie wypadało rozpoczynać gościny w Ameryce rozlewem krwi, chociażby ona była cielęca...

Wylądowaliśmy o trzy mile od miasta San Jacinto, po 62 godzinach i 17 minutach lotu, przebywszy w linii prostej 10 146 kilometrów, a w łamanej ponad 12 000. Pobiliśmy dwa rekordy światowe.

Radośnie, po przyjacielsku witały nas w USA setki tysięcy Amerykanów. Burmistrzowie amerykańskich miast żartowali: „Gdy znów przylecicie — natychmiast zlikwidujemy mgłę..."

•



Z prawej: Samolot dzielnych radzieckich lotników stał się obiektem olbrzymiego zainteresowania Amerykanów. Pierwsze, oczywiście, przybiegły dzieci.

Od tamtych dni minęło dziewiętnaście lat. Sześciu ludzi brało udział w tych lotach. Nie ma dziś wśród nas Walerego Czkałowa — wybitnego lotnika i wspaniałego człowieka. Zostało przy życiu pięciu. Długo jeszcze pracowali w radzieckim lotnictwie towarzysze Czkałowa — pełen radości życia Georgij Bajdukow i niewzruszony Aleksander Bieljakow. Kontynuuje pracę w dziedzinie nawigacji powietrznej nasz sławny Siergiej Danilin (porzucił piłkę nożną dla... tenisa). Choroba zmusiła do porzucenia lotnictwa Andrieja Jumaszewa: powrócił do malarstwa i tworząc nowe płótna przebywa na Krymie. Niedawno odszedłem od lotnictwa i ja. Poświęcam teraz dużo czasu rozwojowi sportu w ZSRR; przygotowałem m. in. do Spartakiady... ale nie lotników, tylko jeźdźców. Oprócz tego pracuję nad książką o metodach opanowania zawodu. Wkładam w tę pracę swe wieloletnie doświadczenie, znajomość ludzi i ich charakterów.

Tłumaczył z rosyjskiego

JERZY ZARĘBSKI



z lotu po kraju

PILOCI KRAKOWSCY W WALCE Z POŻAREM

PRACA na starcie szła normalnym rytmem. Jedni odbywali loty szkolne na „Salamandrach" czy „Czaplí", inni przygotowywali się pilnie do pokazów na Święto Lotnictwa. W pewnej chwili na skraju wioski Pobiednik Wielki, graniczącej z lotniskiem, zobaczyliśmy dym unoszący się leniwie znad ziemi. Zapewne dzieci rozpaliły ognisko i pieką ziemniaki — myśleli wszyscy obecni na starcie. Instruktor Brożek wystartował w tym czasie na „Czapli". Z powietrza zauważył on, że dym ten pochodzi ze stogu zboża. Szybko więc wylądował, aby pospieszyć na pomoc płonącemu zbożu. W zadziwiającym tempie zabezpieczono szybowce, zostawiając przy nich jednego pilota. Reszta natomiast w chwilę potem siedziała w samochodzie ze sprzętem przeciwpożarowym. Ruszyliśmy na pomoc.

Po przybyciu na miejsce pożaru jedni zabrali się natychmiast do ustawienia motopompy nad pobliskim stawem, inni szybko rozwinęli i połączyli węże, z których strumienie wody skierowano na miejsce pożaru. Wszyscy gaszący dotychczas ogień za pomocą wody noszonej wiadrami odetchnęli z ulgą, a szczególnie gospodarz, którego dom stał w odległości 6 m od palącego się stogu.

Gdy gaszenie pożaru dobiegało końca, zjawiła się na miejscu wypadku straż pożarna z sąsiedniej wioski, a następnie miejska straż pożarna z Krakowa, której pozostało jedynie spisanie protokołu.

W czasie gaszenia wyróżnili się instruktorzy Aeroklubu Krakowskiego: Andrzej Brożek i Maciej Michalski oraz piloci Piotr Kozłowski, Korczowski, Zachara i inni. Osobna pochwała należy się dla mechanika Władysława Korala za utrzymanie sprzętu przeciwpożarowego w pełnej „gotowości bojowej".

ROMAN KWIATKOWSKI
Kraków

Mechanik nie mniej potrzebny od pilota

MÓWIĄC ostatnio o śmigłowcach, łączymy tę nową u nas dziedzinę techniki lotniczej z kilkoma nazwiskami pilotów i w najlepszym wypadku inżynierów, zapominając zupełnie o tych pracownikach lotnictwa, których zasługi są wcale nie mniejsze jak tych, którzy znaleźli pozytywną ocenę swej pracy.

Śmigłowiec, jako urządzenie bardziej skomplikowane od samolotu, wymaga troskliwej opieki technicznej i bezpieczeństwo jego lotu w poważniejszym stopniu aniżeli w przypadku samolotu zależy od właściwej obsługi technicznej, od należytego przygotowania sprzętu do lotu.

Dzisiaj mamy przeszkolonych pierwszych instruktorów i pilotów doświadczalnych, oddany do eksploatacji pierwszy wykonany przez nas śmigłowiec. Śmigłowce nasze brały udział w pokazach lotniczych i wszystko to odbyło się bez najmniejszego wypadku.

To 100% bezpieczeństwa lotów udało się nam osiągnąć dzięki pomocy radzieckiego inż. pil. Wsiewołoda Winickiego, a przede wszystkim dzięki pełnej poświęcenia, zasługującej na pochwałę pracy cichych bohaterów i współtwórców naszego nowego dorobku — personelu technicznego.

Nasi technicy i mechanicy wspólnie z radzieckim doradcą technicznym inż. Okuszką uczynili wszystko, aby zabezpieczenie techniczne naszych lotów stało na wysokim poziomie. Stwierdzić należy, że udało im się to w pełni. Inż. Okuszko całe swoje bogate doświadczenie, pomimo trudności językowych, oddał naszemu personelowi technicznemu, który wspólnie z nim dbał o to, aby „śmigłowce chodziły jak zegarki".

Odpowiedzialny za naziemne przygotowanie śmigłowców do lotów, uczestnik pierwszego przelotu śmigłowcowego, inż. Wacław Kurtz wraz z st. technologiem Wiesławem Redą i technikami Bugajskim, Nowakiem, Leszczyńskim, Tatarczykiem i pozostałym personelem naziemnym zasłużyli sobie na słowa uznania.

W imieniu kolegów i swoim pragnę złożyć serdeczne podziękowanie całemu personelowi naziemnemu (widocznemu na zdjęciu) za pełne poświęcenia i trudu zabezpieczenie naszej pracy.

RYSZARD KOSIOŁ



Personel techniczny przy śmigłowcu SM-1.

ŁAMIGŁÓWKA

SKOŃCZYWSZY we wrześniu 1954 roku szkolenie szybowcowe w Strzyżewicach otrzymałam III klasę pilota szybowcowego. Na rok 1955 zostałam „zaplanowana" jako kandydatka do II klasy. Ponieważ jednak w tymże roku bardzo mało czasu mogłam poświęcić szkoleniu szybowcowemu, II klasy nie otrzymałam. Jakże się jednak zdziwiłam w roku bieżącym, kiedy instruktor wpisując KTP do mojej książki pilota napisał „dopuszczam do wykonywania lotów na szybowcach „Salamandra" i „Czapla" wg programu do III klasy". Gdy zapytałam dlaczego tak napisał i czy nie jestem pilotem III klasy odpowiedział: „według nowego programu — nie".

Bardzo dobrze, że stawia się coraz wyższe wymagania szybownikom. Czy słuszne — jest jednakże odbieranie raz zdobytych kwalifikacji — względnie ich powtarzanie? Co działoby się, gdyby wszystkim inżynierom wyszkolonym w ciągu trzech lat odebrano dyplomy i tytuły, bo studia politechniczne trwają teraz przecież pięć lat i magistrom wydziałów, na których okres studiów również przedłużono?

Na moje argumenty instruktor wysunął inne: każdemu aeroklubowi odpowiednio do jego planu nadaje się pewien resurs (w tym przypadku szybowcowy). Ponieważ resurs (nawiasem mówiąc — bardzo mały) „Muchy-ter" jest przewidziany tylko dla szkolenia pilotów III klasy, a ja dotąd jeszcze na „Musze-ter" nie latałam — więc zostałam „zaplanowana" powtórnie do III klasy, zaś świadectwo i protokoły ze Strzyżewic zostały zniszczone. Instruktor argumentuje dalej odmowę wylatania mnie na szybowce wyższych typów (zupełnie słusznie zresztą) faktem, że szkolenie moje odbyło się z pominięciem „Muchy-ter", a to jest niezgodne z obecnym programem. Ponieważ jednak resurs „Muchy" nie jest przewidziany na doszkalanie III-klasistów, który dotychczas na niej nie latali, więc pozostaje jedno wyjście: powtórne szkolenie wg programu III klasy. W ten sposób wykona się i plan szkolenia i resursu starczy.

Zaznaczam, że mój przypadek nie jest jedyny. Takich, którzy w ubiegłym roku nie zdążyli wylatać się na „Musze", jest więcej i wszystkim skreślono uprawnienia III klasy.

Smutne a zarazem śmieszne jest to, jak trzeba kombinować, aby wykonać plan, nie przekraczając przy tym resursu, bo za to „lecą" ujemne punkty we współzawodnictwie. Wydaje mi się, a nie jest to zresztą tylko moje zdanie, że tak pojęty sport lotniczy nie jest sportem, ale jakąś walką (niezdrową i często brutalną) o wykonanie planu. Dlaczego tak jest u nas, kiedy w innych państwach lotnictwo jest sportem w prawdziwym tego słowa znaczeniu, jest pięknem i radością? Przykładem choćby filmy „2 × 2 = 5" i „Przed maturą", artykuły czasopism lotniczych (nie tylko polskich) oraz rozmowa z szybownikiem szwajcarskim, który odwiedził nasz aeroklub w czasie Targów Poznańskich.

Coś trzeba w naszym sporcie lotniczym zmienić! Mnie się wydaje (i nie tylko mnie), że przede wszystkim trzeba go „odprodukcyjnić" i zerwać z planowaniem w jego obecnej, deformującej sport postaci. Przecież lotnictwo jest tak pięknym i porywającym sportem, że młodzież garnie się do niego masami bez potrzeby przynaglania jej planami i wskaźnikami. Trzeba tylko nie przeszkadzać i nie ograniczać młodych. Bezpieczeństwo to na pewno nie zaszkodzi. Przecież każdy instruktor dąży do tego, by szkolić bez wypadków.

ALEKSANDRA WOJTKOWIAK
Poznań

Wystawa modelarska w Olsztynie

W ramach obchodu Dni Lotnictwa w Olsztynie w witrynach księgarni „Domu Książki" otwarta została wystawa modeli latających, która cieszyła się dużym zainteresowaniem mieszkańców miasta. Wystawione zostały modele szybowców, redukcyjno-latające i na uwięzi, wykonane w większości przez kol. kol. Krzemińskiego i Drebita.

LONGIN WIZYNIS
Olsztyn

518 KM PRZELOTU DOCELOWEGO NA „JASKÓŁCE"

POWOLNY napływ powietrza polarno - kontynentalnego w nocy z 11 na 12 lipca rokował nadzieje bardzo dobrej termiki wypracowanej. Latając samolotem już przed godziną 4-tą rano, obserwowałem silne tworzenie się mgły radiacyjnej — niezawodną zapowiedź dobrych warunków termicznych w ciągu dnia. Około godziny 6-tej nad górami Podkarpacia pojawiły się pierwsze cumulusy. W miarę wznoszenia się tarczy słonecznej zaczęły się tworzyć chmury i to w dość dużej ilości również nad terenem płaskim. Słaby, niestety, wiatr NE o sile zaledwie 10—15 km/h budził we mnie pewne obawy co do możliwości wykonania przelotu 500 km. Jednakże dalszy intensywny rozwój wiele obiecujących chmur nie pozwolił mi siedzieć na miejscu. Jako cel zamierzonego przelotu zgłosiłem Żary koło Żagania, oddalone od Rzeszowa o 518 km.

Moją „Jaskółkę" wyholował Zdzisiek Stachlewicz. Na wysokości 400 m wszedłem w komin, w którym odczepiłem się i bez większego trudu osiągnąłem podstawę chmur — 1 100 m. Była godzina 9.20. Nie tracąc czasu ustaliłem kurs lotu i odszedłem na trasę. Odcinek Rzeszów — Mielec przeleciałem z prędkością 68 km/h. Za Mielcem zwolniłem trochę, lecąc bardzo ostrożnie, gdyż moje trzy dotychczasowe próby przelotu 500 km kończyły się niezmiennie po 100 km lądowaniem w rejonie Buska. Koledzy w klubie twierdzili żartobliwie, że w tych okolicach jest większa grawitacja. Tym razem udało mi się szczęśliwie pokonać tę pechową „grawitację" i mnąwszy ją stwierdziłem, że prędkość dotychczasowego przelotu wynosi 67 km/h.

Chmury były w dalszym ciągu pięknie rozbudowane, a podstawa stopniowo wzrastała do 1 300 m. Słońce w kabinie „Jaskółki" dawało się coraz bardziej we znaki. Zacząłem odczuwać ból głowy. Aby temu zaradzić, włożyłem na głowę torbę spadochronową, która — mogę to polecić — doskonale spełniła rolę kapelusza.

Od Buska poszczególne odcinki pomimo słabego wiatru przebywam z prędkością 77 km/h. Odcinek od Szczakowej do Olesna przelatuję bez krążenia. W okolicach Kluczbork — Namysłów spotykam kryzys warunków i zjeżdżam w nim do wysokości 500 m. Mając doświadczenie z poprzednich odcinków, że na skrajach lasów nosi, kieruję „Jaskółkę" na krawędź lasu namysłowskiego, gdzie w istocie znajduję wznoszenie 2 m/sek. Po wykręceniu 1 500 m ruszam na Wrocław. Osiągam go o godzinie 14.45. Przeliczona prędkość przelotowa 390 km przebytej drogi wynosi 71 km/h. Do celu mam jeszcze 130 km.

Od Wrocławia do miejscowości Ścinawa warunki mam bardzo dobre. Odcinek ten przelatuję bez żadnych trudności. Dalej sytuacja radykalnie się pogarsza. Napotykane chmury w ogóle nie noszą, tak, że lot po trasie staje się niemożliwy. Jedyny ratunek to odskok na południe.

Od tej chwili zaczynam przeżywać najbardziej dramatyczne minuty swojego przelotu. Mijam kilka z rzędu chmur o bardzo obiecujących kształtach i — o dziwo — żadna z nich nie nosi. Pode mną rozpościera się ogromna płachta Borów Dolnośląskich. Zaczynam się martwić, że jeśli nawet zdołam szczęśliwie wylądować wśród lasu, to przekazanie telefonicznej wiadomości z tych borów będzie nielada problemem. Mam do celu zaledwie 80 km, lecz wysokości już tylko 250 m.

Nagle, zupełnie nieoczekiwanie, strzałka wariometru unosi się na zero, a w chwilę potem wskazuje już pełny 1 m/sek wznoszenia. Z zapartym tchem i ze strugami potu na czole krążę do wysokości 900 m. Tutaj wznoszenie wzrasta do 2 m/sek. Z wysokości 1 400 m decyduję się na powrót do trasy. Ponieważ jednak warunki są nadal zdecydowanie złe, zawracam i postanawiam dobić do celu od strony południowej. Odejście to okazuje się korzystne. Po krótkiej chwili łapię wznoszenie 2,5 m/sek i z wysokości 1 500 m przelatuję odcinek, w którym przekraczam upragnione 500 km.

Trzeci diament należy już do mnie. W dalszym ciągu jednak uparcie walczę o osiągnięcie zgłoszonego punktu docelowego, od którego jestem oddalony jeszcze tylko o 18 km. Szczęśliwie trafiam znowu na wznoszenie 3,5 m/sek i dochodzę w nim do podstawy chmury. Jest godzina 17,10, gdy wysokościomierz wskazuje 1 600 m. Z tej dogodnej pozycji lecę już do celu. Po drodze przecinam w locie prostym jeszcze parę kominów, tak, że nad Żary przylatuję na wysokości 1 300 m, z kursem prawie północnym.

O godzinie 17.50 ląduję na nieczynnym lotnisku w Żaranch, mając za sobą 518 km przeleconych w ciągu 8 h 15 m. Z niekłamaną radością spoglądam na moją złotą odznakę, którą wzbogacą teraz trzy diamenty.

ANTONI SCHABOWSKI
Oprac.: **MARIAN ZŁAMANIEC**

MODELARNIE LOTNICZE NA WSI

NA terenie powiatu kaliskiego czynnych jest siedem modelarni lotniczych, w tym sześć modelarni na wsi. Trudności, na jakie napotykają modelarze w swej pracy to brak odpowiednich narzędzi oraz niedostateczna ilość materiałów do budowy modeli. Do najlepiej pracujących należy zaliczyć modelarnie w Opatówku i Kokaninie. Miernikiem ich osiągnięć były tegoroczne Powiatowe Zawody Modelarskie, na których modelarnia z Opatówka uzyskała 655 pkt, a modelarnia z Kokanina 385 pkt. Modelarnie te po raz drugi zdobyły czołowe miejsce. Na III miejscu znalazła się modelarnia z Piwonic, która zdobyła 240 pkt. Modelarnie z Opatówka i Kokanina za uzyskanie pierwszych miejsc na Powiatowych Zawodach otrzymały z Wydziału Oświaty PPRN silniki modelarskie.

Ogólnie w roku szkolnym 1955/56 na terenie powiatu kaliskiego przeszkolono: w modelarstwie w klasie I — 3 osoby, w klasie II — 15 osób i w klasie III — 77 osób, a plan przyjęty na szkolenie lotnicze Zarząd Powiatowy w Kaliszu wykonał w 100%. Dzięki dobrej współpracy instruktora Zarządu Powiatowego LPŻ kol. Hoffmana z Wydziałem Oświaty PRN szkolenie modelarskie rozwinęło się również w środowisku wiejskim.

WŁADYSŁAW DĘBOWSKI
Kalisz

Nagrodę tygodnia

...książkę otrzymuje Aleksandra Wojtkowiak z Poznania, za korespondencję pt. „Łamigłówka".

WRZESIEŃ 1939

ADAM KUROWSKI

Gorzej powodziło się 33 eskadrze „Czapli". Została ona z miejsca podzielona. Dowódca eskadry, kapitan obserwator Zalewski, odszedł z I plutonem do dyspozycji 26 d. p., a II pluton — na drugie skrzydło do armii, do dyspozycji 25 d. p. Pierwszy pluton miał dość burzliwe dzieje, głównie z racji ciągłych zmian lotniska (sześciokrotnie w ciągu pięciu dni). Dywizja była cały czas w walce; wciąż zmieniała ugrupowanie i to przeważnie w nocy. Pluton dostawał nowy rejon lotniska nieraz już po zapadnięciu zmroku, a stare lotnisko o świcie było już zagrożone. Tak chaotyczne dysponowanie plutonem przez dywizję musiało się źle skończyć. I faktycznie, podczas jednego z nocnych lądowań na nowym lotnisku, dwa samoloty zderzyły się ze sobą i nie były zdatne do dalszego użytku. Załogi nie ucierpiały.

Drugi pluton pracuje spokojniej, ale jeden z samolotów z załogą: kapral pilot Ślebioda i podporucznik obserwator Sawicki w dniu 5 września nie powraca z lotu do rejonu Poddębice.

Dywizjon z dowódcą majorem pilotem Mimlerem w dniu 1 września zajmował lotnisko podstawowe koło Nekli, stacji kolejowej na linii Września — Poznań. Lotnisko to było dość wysunięte w stosunku do ugrupowania wojsk, chodziło jednak o lepsze przykrycie Poznania w tych pierwszych dniach walki. Na lotnisku podstawowym znajdowało się stale 10—11 maszyn, które miały szanse startu na alarm sieci dozorowania. Reszta samolotów dywizjonu była użyta na trzech zasadzkach: w rejonie Poznania na prawym brzegu Warty — 3 samoloty, na północ od Gniezna — 2 samoloty i w rejonie Kalisza — duża zasadzka 5 samolotów (na czele z dowódcą eskadry, kapitanem pilotem Zarembą). Ze względu na odległość od lotniska podstawowego zasadzka ta działała niejako autonomicznie i była powiązana z dowódcą 25 d.p.

Już w pierwszym dniu wojny działanie z zasadzek przynosi plon. Klucz poznański dwukrotnie startuje podczas bombardowania miasta i porucznik pilot Gedymin zestrzeliwuje na oczach całego Poznania dwa hitlerowskie bombowce. Pierwszy wniosek o przyznanie krzyża „Virtuti Militari" przesłany przez armię „Poznań" do Warszawy dotyczył tego czynu por. Gedymina. Nie jestem jednak pewien, czy w chaosie dziejów wrześniowych doszło do przyznania tego odznaczenia.

W dniu 2 i 3 września świetnie się spisuje zasadzka pod Kaliszem, zestrzeliwując kilka samolotów (także „Me 109"), działających przeciwko armii „Łódź" i widocznie zapatrzonych na wschód.

Myśliwcy, startujący z innych zasadzek również zestrzeliwują kilka samolotów niemieckich. Taktyka ataków polega przeważnie na oderwaniu i zestrzeleniu ostatniej maszyny z przelatującego klucza bombowego. Nasze „P 11" lecąc na pełnych obrotach silnika nabierają wysokości i same niespostrzeżone atakują ostatnie maszyny. Kiedy klucz bombowy doda gazu, powtórzenie tego manewru jest już niewykonalne, gdyż prędkości są wtedy zupełnie równe.

Start na alarm dywizjonu z lotniska podstawowego (około 10 maszyn), stosowany parokrotnie, nie dał pozytywnego rezultatu. Atak był zauważony wcześniej i bombowce nie dały się dogonić.

W ciągu 6 dni, stanowiących pierwszy okres działań armii „Poznań", ilość zestrzeleń zamykała się poważną liczbą 18 (w tym parę przypuszczalnych), przy własnym ubytku z dywizjonu myśliwskiego zaledwie dwóch maszyn. Jednej, rozbitej przy lądowaniu wskutek wady pilotażu, a drugiej — wskutek ran odniesionych w walce przez pilota (kpt. Zaremba).

Ciekawie wyglądała w armii sprawa lotnisk. Jak już wspomniałem, w okresie przygotowawczym rozpoznano sporą ilość lotnisk, aż po rejon Kutna. Jeszcze przed rozpoczęciem działań, na rozkaz Dowódcy Lotnictwa Naczelnego Wodza zostały wydzielone trzy najlepsze lotniska w rejonie Gniezno — Września jako wysunięty węzeł lotnisk dla lotnictwa bombowego. Był on obsługiwany przez specjalną kompanię węzła lotnisk i kolumnę samochodów ciężarowych, które nie podlegały Dowódcy Lotnictwa Armii. Przybyły transport kolejowy materiałów pędnych i bomb lotniczych został rozwieziony na lotniska.

W dniu 1 września otrzymaliśmy od Dowódcy Lotnictwa NW tajną depeszę, że zachodzi możliwość lądowania na węźle lotnictwa francuskiego.

Oczywiście do lądowania, ani lotnictwa francuskiego, ani nawet rodzimej brygady bombowej — nie doszło. Skąd i na mocy jakich układów powstała wersja o lotnictwie francuskim, mająca odbicie nawet w depeszy Dowódcy Lotnictwa NW, nie wiem. Co do naszej brygady bombowej, to wiadomo skądinąd, że w dniu 1 i 2 września dywizjony „Łosi" stały bezczynnie na lotniskach podstawowych w rejonie Dęblina. A mogłyby zbombardować chociażby te dwa rozpoznane przez nas lotniska pod Piłą!

Kłopot z „węzłem lotnisk" zaczął się dopiero dnia 4 września, kiedy nasza armia miała zamiar opuścić ten rejon. Wtedy Dowódca Lotnictwa NW oddał kompanię węzła lotnisk i cały zapas bomb, amunicji i materiałów pędnych do dyspozycji armii „Poznań", chcąc jednak zabrać kolumnę samochodów ciężarowych. Dopiero na naszą interwencję pozostawiono przy armii także kolumnę. Odtąd zaczęła się żmudna ewakuacja ok. 150 beczek benzyny, przerzucanej z etapu na etap dwoma nawrotami samochodów. Bomby wysadzono w powietrze.

Jednostki lotnictwa armii zmieniały lotniska dość często, ale z tym nie było większych kłopotów. Trzeba było tylko dobrze wyczuwać, kiedy lotnisko zostało rozpoznane przez Niemców i wtedy nie namyślając się zmieniać miejsce postoju.

Lotnisko 34 eskadry, w tym okresie, było dwukrotnie bombardowane o świcie, podczas gdy eskadra opuściła go o zmroku dnia poprzedniego.

7.

Jeszcze przed zajęciem linii obronnej jezioro Gopło — Warta, generał Kutrzeba występuje do Naczelnego Wodza z projektem natarcia częścią sił armii na południe po obu stronach rzeki Warty w celu odciążenia armii „Łódź", bardzo silnie naciskanej przez nieprzyjaciela. W dniu 5 września — jak podaje generał Norwid-Neugebauer w swojej pracy pt. „Kampania wrześniowa 1939 w Polsce" — Naczelny Wódz zmieniał dwukrotnie swoją decyzję w tej sprawie i wieczorem ostatecznie odwołał natarcie, mimo, że część oddziałów armii „Poznań" rozpoczęła już przegrupowanie.

W dniu 6 i w nocy z 6 na 7 września sytuacja w armii „Łódź" jeszcze bardziej się pogarsza. Generał Kutrzeba ponownie występuje z inicjatywą natarcia na południe.

Osobiście byłem świadkiem rozmowy telefonicznej generała z Rydzem-Śmigłym. Rozmowę tę nazywam zawsze w myślach „historyczną", gdyż z niej się zrodziła „Bitwa pod Kutnem".

Około godziny 18 dnia 7 września, gdy wraz z kolegami znajdowałem się w pokoju sztabu armii, rozległ się telefon i poproszono do aparatu generała Kutrzebę. Telefonował z Warszawy Szef Sztabu Naczelnego Wodza generał Stachiewicz. Zaparło nam dech w piersiach, w pokoju nastąpiła absolutna cisza. Z tego co słyszeliśmy sami i co powiedział nam generał Kutrzeba zaraz po odłożeniu słuchawki, można było odtworzyć mniej więcej taki przebieg rozmowy:

Gen Stachiewicz: — Z rozkazu Naczelnego Wodza komunikuję panu generałowi decyzję odwrotu za Wisłę, która polega na tym, że armia „Pomorze" odchodzi na Modlin, armie „Poznań" i „Łódź" — na Warszawe, armia odwodowa — na Dęblin. Wykonanie natychmiast.

Gen. Kutrzeba: — Rozkaz, panie generale, ale chciałbym jeszcze powrócić do sprawy mego natarcia na południe. Mógłbym natrzeć wszystkimi siłami po osi Łęczyca — Łódź dla odciążenia armii „Łódź".

Gen. Stachiewicz: — Proszę, pan marszałek chce mówić z panem generałem, oddaję słuchawkę!

Gen. Kutrzeba: Panie Marszałku, ponawiam swą prośbę o zezwolenie natarcia na południe po osi Łęczyca — Łódź. Część moich dywizji jeszcze się nie biła. Do przegrupowania potrzeba mi niewiele więcej niż jedną dobę. Bortnowski [1]) też ma część sił stosunkowo świeżych. Uważam, że będzie to korzystniejsze niż odwrót za Wisłę.

Marszałek Rydz Śmigły: — Wie pan, generale, trudno mi stąd dokładnie ocenić sytuację. Pan na miejscu lepiej się w niej orientuje. Proszę zatem działać według swego uznania. Wolałbym jednak, aby odchodził pan wprost na Warszawę.

Gen. Kutrzeba: — A więc upoważnia mnie pan marszałek do działania na całym obszarze armii „Poznań" i „Pomorze"?

Marszałek Rydz Śmigły: — Tak! Proszę działać według swego uznania i przesłać mi jutro samolotem do Brześcia szczegółowy plan natarcia i reorganizacji armii. Do widzenia! Życzę sukcesów!

Generał Kutrzeba: Rozkaz, panie marszałku. Do widzenia!

8.

W sztabie armii zawrzało! Sytuacja wszystkich oddziałów znajdujących się w rejonie pomiędzy Wisłą, Wartą i Bzurą była dobrze znana w sztabie armii. O generale Kutrzebie można powiedzieć tylko jedno — że stanął w tym momencie na wysokości zadania! Mimo bomb, spadających gdzieś w pobliżu kwatery armii, był spokojny i opanowany. Na godzinę zamknął się wraz z paru członkami sztabu w swoim pokoju do pracy i tam powstał plan organizacji nowej armii i bitwy.

Oto jego zręby:

1. Trzy świeże dywizje piechoty armii „Poznań" (25, 17 i 14 d.p.) tworzą grupę operacyjną pod dowództwem generała Knoll-Kownackiego. Zadanie: przegrupować się na linię górnej Bzury i uderzyć dnia 9 września rano po osi Łęczyca — Łódź.
2. Wielkopolska b.k. przedłuża to natarcie po stronie wschodniej.
3. Armia „Pomorze" z dotychczasowym dowódcą generałem Bortnowskim w składzie 4, 16 i 26 d.p. przekształca się w grupę operacyjną. Zadanie: przejść forsownymi marszami z rejonu Włocławka i Radziejowa na linię środkowej Bzury, skąd przedłużyć natarcia poprzednich grup.
4. Do osłony od zachodu powołuje się grupę operacyjną generała Tokarzewskiego w składzie 27, 15 i 9 d.p. [2]) z armii „Pomorze" oraz dwóch brygad Obrony Narodowej i brygady kawalerii „Podole" z armii „Poznań".
5. Osłonę od północy na Wiśle (Włocławek, Płock) powierzyć znajdującym się tam oddziałom po ich odnalezieniu i podporządkowaniu.

W wyniku tej decyzji duża rola przypadła lotnictwu. Rozpoznanie na wszystkie strony świata, bo i kierunek na Warszawę stawał się już niepewny. Odnalezienie w terenie niektórych oddziałów własnych i nawiązanie z nimi łączności. Przykrycie, chociażby w stopniu minimalnym, ruchów oddziałów, zwłaszcza grupy Bortnowskiego, która musiała maszerować także w dzień.

Na zawsze utrwalił mi się w pamięci dzień 8 września. Eskadry obserwacyjne oprócz rozpoznania otrzymały zadania odszukania i zrzucenia rozkazów niektórym oddziałom. Między innymi, według danych z dnia 7 września posiadanych w sztabie, przeprawę w Płocku powinna była osłaniać brygada kawalerii generała Andersa, wchodząca w skład armii „Modlin". Generałowi Kutrzebie bardzo zależało na zatrzymaniu tej brygady, ale oczywiście nie wiadomo było jakie rozkazy otrzyma od swojej armii. Na odszukanie jej zużyliśmy dwa loty, przedłużając rozpoznanie, aż do Modlina.

Niestety, na lewym brzegu Wisły już jej nie było.

Zła łączność radiowa, przeładowanie linii telefonicznych oraz zawalenie dróg przez ewakuującą się ludność cywilną, przez wszelkiego rodzaju urzędy, a częściowo także przez ruchy taborów i wojsk uniemożliwiały szybkie porozumienie się sztabu z lotniskami.

Wskutek tego zastosowaliśmy nową „taktykę". Ja z jednym oficerem i paru żołnierzami stanowiłem jakby czołówkę sztabu, znajdującą się jak najbliżej lotniska, a w praktyce na lotnisku. W nocy uzyskiwałem w sztabie armii wszystkie przesłanki do rozpoznania i działania myśliwców, które musiały mi starczyć na cały dzień. Z danych, uzyskanych z pierwszych lotów, wynikały potrzeby dalszych rozpoznań, które wysyłałem samorzutnie. Sprawozdania z lotów przesyłaliśmy samolotem łącznikowym, a potem, gdy to stawało się coraz bardziej ryzykowne, samoloty powracające z rozpoznania same zrzucały meldunki na płachtę sztabu armii.

Tak też pracowaliśmy w dniu 8 września. Ze względu na sytuację, jaka się wytworzyła, dzień ten dla armii generała Kutrzeby można by nazwać „przełomowym". Armia stojąca dotąd frontem na zachód musiała teraz zwrócić się na południowy wschód. Wszystko było w ruchu. Dywizje generała Knolla-Kownackiego maszerowały całą noc, a o świcie 8 września były jeszcze oddalone od górnej Bzury o 20—30 km. Tymczasem oddziały armii „Łódź" opuściły przedpole miasta i w nocy odskoczyły daleko na wschód. Za nimi nie tracąc kontaktu poszły nacierające oddziały hitlerowskie.

Na południe od Bzury powstała pustka.

Pierwsze rozpoznanie o świcie 8 września, przeprowadzone przez „Karasie" w asyście dwóch myśliwców, dało rewelacyjne wyniki. Poprzez Wartę w Uniejowie i na południe szły sześcioma równoległymi drogami na wschód oddziały pancerne i zmotoryzowane, które można było ocenić najmniej na dwie wielkie jednostki. Następny lot kontrolny po 2 godzinach potwierdził to w całej rozciągłości. Pamiętny wrzesień 1939 roku był wyjątkowo upalny; podczas całej kampanii nie upadła kropla deszczu. Rozpoznanie ruchu jednostek zmotoryzowanych na polskich drogach nie nastręczało żadnych trudności. Wystarczyło w tym dniu wywindować się na 1500 m nad Łęczycę, aby zobaczyć z daleka pióropusze wzbijanego kurzu na przestrzeni wielu dziesiątków kilometrów.

I ten lot stwierdził, że idzie sześć kolumn, a czoła ich dochodzą do miejscowości: Gostków, Poddębice, Lutomiersk.

Teraz całe zagadnienie polegało na tym, czy obserwowane jednostki pójdą w kierunku bitwy, toczącej się gdzieś pomiędzy Łodzią, a Skierniewicami, czy też skręcą na północ, poprzez Bzurę na tyły armii generała Kutrzeby.

A na Bzurze w tym czasie nie było nikogo, ani jednego żołnierza polskiego. Stwierdziłem to osobiście udając się samochodem w towarzystwie tylko szofera aż do mostu pod Łęczycą.

Myśliwcy, eskortujący „Karasie" w pierwszych lotach porannych, przywozili meldunki identyczne, jak obserwator samolotu rozpoznawczego. „Po cóż więc mordować „Karasie", kiedy to samo zrobi dwóch myśliwców" — pomyślałem i odtąd często wysyłałem dwójki „P 11" na nieskomplikowane rozpoznanie.

Oczywiście wszystkie wyniki z rozpoznania tego dnia były natychmiast zrzucane w sztabie armii, który upewniłem również, że lotnictwo będzie czuwać nieuchronnie aż do wieczora; prosiłem, aby na most pod Łęczycą wysłano choćby najmniejszy oddział, który by w nocy spełniał rolę słynnego sztabowego „dzwonka alarmowego". Chodziło mi nie tylko o tyły armii, ale i o własną skórę 34 eskadry i dywizjonu myśliwskiego. Ze wszystkich jednostek armii były one najbliżej Łęczycy. Staliśmy pod Krośniewicami. Wysłano zmotoryzowany oddział rozpoznawczy 25 d.p., który przybył na Bzurę pod wieczór tegoż dnia.

Rozpoznanie powtarzaliśmy co 2 godziny. Na szczęście dla armii gen. Kutrzeby zmotoryzowane jednostki niemieckie w tym dniu nie skręciły na północ i bitwa kutnowska mogła się odbyć.

(cdn)





W takim stanie wracały ze spotkań z polskimi myśliwcami i artylerią plot hitlerowskie samoloty. Zdjęcie z lewej: Strzaskany statecznik bombowca nurkującego Ju-87. Obok: Rozdarte wskutek celnego strzału z działa plot skrzydło transportowe Ju-52.

---

[1]) Dowódca armii „Pomorze".

[2]) Dywizje te, zwłaszcza 9 d.p., poniosły bardzo duże straty w poprzednich walkach.

MAŁE LOTNICTWO W ZSRR

MODELARSTWO lotnicze w Związku Radzieckim jest bardzo popularne. Zagadnieniami małego lotnictwa zajmują się: Ministerstwo Wychowania Fizycznego, Ministerstwo Szkół, Związki Zawodowe, a przede wszystkim odpowiednik naszego LPŻ — DOSAAF, która to organizacja nadaje właściwy kierunek pracy modelarskiej poprzez koordynację działania wspomnianych instancji. O tym, że modelarstwo jest w Związku Radzieckim rozwinięte masowo, świadczyć mogą liczby. Otóż samych Domów Pioniera i Pałaców Pioniera jest w Związku Radzieckim około 2 000. Modelarzy w Związku Radzieckim jest około 300 000. Ambicją organizacji jest, by w najbliższym czasie stan modelarzy lotniczych doprowadzić do 500 000, a w następnym etapie do miliona. Jak widać, plany bardzo ambitne.

Jak wygląda struktura organizacyjna tej wielkiej pracy? Podobnie jak w LPŻ, w CK DOSAAF istnieje trzyosobowa komórka modelarstwa. Po jednym pracowniku do spraw modelarstwa posiadają także wszystkie aerokluby. Pracownicy ci prowadzą pracę organizacyjną w modelarniach przy aeroklubach i opiekują się modelarniami swego terenu podległymi innym resortom.

Ponadto przy CK DOSAAF działa Centralne Laboratorium zatrudniające 8 pracowników. Jest ono podzielone na trzy gabinety: konstrukcji modeli, silnikowy i doświadczalny. Ponadto laboratorium dysponuje pracownią modelarską. Laboratorium opracowuje prototypy modeli, silników modelarskich, aparatury radiosterowania, paliw itp. Tam też opracowywane są zestawy materiałowe. W tej chwili laboratorium opracowuje sześciokanałową aparaturę zdalnego sterowania. Na marginesie trzeba zaznaczyć, że laboratorium dysponuje bogatą literaturą z całego świata oraz cennymi wzorami zagranicznych silników, aparatury, gumy itp.

Instruktorzy modelarstwa szkoleni są w aeroklubach na specjalnych kursach. Obok nauczycieli wszyscy piloci wyszkoleni są na instruktorów i prowadzą zajęcia w modelarniach w ramach pracy społecznej. Ciekawie ustawiony jest program szkolenia instruktorów lotniczych. Szkolenie takie trwa dwa lata w specjalnych ośrodkach, po ukończeniu którego absolwenci otrzymują tytuł technika lotniczego. Szkolenie obejmuje tu pół roku szkolenia modelarskiego i półtora roku szkolenia lotniczego.

Program szkolenia dzieli się na trzy klasy. W pierwszym roku, modelarz buduje modele z papieru, balony, latawce i prymitywne modele beleczkowe. W drugim roku już modele kadłubowe, a w trzecim wszystkie rodzaje modeli. Modelarze sportowcy skupieni są przeważnie przy aeroklubach. W zasadzie modelarz do 16 lat szkoli się w modelarni, po ukończeniu 16 roku życia przechodzi do aeroklubu, gdzie może odbywać dalsze szkolenie lotnicze lub uprawiać modelarstwo jako modelarz sportowiec. Do prowadzenia zajęć w modelarniach szkolnych szeroko wykorzystane jest nauczycielstwo.

Od 1952 roku modelarstwo w Związku Radzieckim uznane zostało jako sport, toteż modelarze sportowcy mogą się ubiegać o zaszczytne tytuły sportowe do zasłużonego mistrza sportu ZSRR włącznie.

Podsumowaniem pracy w modelarstwie są organizowane liczne imprezy począwszy od modelarni poprzez zawody miejskie, republikańskie i ZSRR. Imprezy te rozgrywane są osobno dla modelarzy szkolących się i modelarzy sportowców. Organizatorem tych imprez jest DOSAAF przy ścisłej współpracy innych organizacji. W zawodach ZSRR (odpowiedniku naszych Mistrzostw) startuje dwadzieścia ekip. Ekipa składa się z dziewięciu zawodników. Kierownik ekipy wybierany jest spośród zawodników.

Rokrocznie modelarze biorą udział w wielkiej paradzie lotniczej w Tuszyno,



Włodzimierz Subbotin (ZSRR) na międzynarodowych zawodach na Węgrzech. Zajął VI miejsce. Foto: Z. S.

występując na niej w liczbie około 400 modelarzy we wszystkich kategoriach modeli. Popularne są też występy modelarzy na różnych boiskach sportowych, gdzie urządzane są pokazy w przerwach odbywających się meczów.

A jak organizowane jest zaopatrzenie dla takiej masy modelarzy? Nie można powiedzieć, by wszystko było w wystarczającej ilości. Modelarze radzieccy narzekają na brak dostatecznej ilości balsy, papieru japońskiego, niezbyt dobrą też mają gumę. Zdaje się jednak, że z tym zaopatrzeniem jest u nich dużo lepiej niż u nas. Otóż przy DOSAAF istnieją własne przedsiębiorstwa, które produkują materiały modelarskie. Moskwa posiada nawet sklep modelarski, w którym modelarz może nabyć prawie wszystko. Szeroko rozwinięta jest produkcja zestawów materiałowych. I tak, w rb. wyprodukowano 500 000 kompletów w 6 rodzajach. Sekcja modelarska DOSAAF czyni starania, by produkcję tą zwiększyć do 800 000 kompletów i 10 rodzajów. Do br. silniki produkowane wyłącznie na zamówienie organizacji w ilości 8 000 szt. rocznie. Jakość ich i ilość uważają jednak w ZSRR za niewystarczającą. Toteż włączono tę produkcję na rok przyszły do zakładów państwowych, które wyprodukują ponad 50 tysięcy silników typów: MK-16, MK-12 — 2,5 cm³ i KM-2 — 5 cm³ poj. Dalsze plany perspektywiczne przewidują produkcję 200 000 szt. rocznie. Przy takiej ilości silnik rzeczywiście może być tani. Do produkcji w niedługim czasie oddana zostanie aparatura zdalnego sterowania — sześcio-kanałowa. Ponadto DOSAAF wydaje cały szereg publikacji w postaci książek i planów. Przewiduje się także eksport tych materiałów.

Taki rozmach produkcji niewątpliwie pozwoli na szeroki rozwój modelarstwa lotniczego, a tym samym zapewni dopływ dobrze przygotowanej młodzieży do lotnictwa.

ZDZISŁAW SZAJEWSKI

Nasz korespondent z NRD donosi:

ZAWODY MODELI LATAJĄCYCH W LIPSKU

Z okazji drugich igrzysk sportowych NRD, w Lipsku w dniach 2 i 3 sierpnia odbyły się ciekawe zawody modelarskie przeprowadzone na lotnisku Lufthansy Lipsk — Mockau. Warunki atmosferyczne słabe, podstawa chmur koło 500 m.

Modele szybowców: W kat. szybowców A-2 daje się zaobserwować pewna standaryzacja typów, które można scharakteryzować następująco: skrzydła prostokątne, o dużym wydłużeniu, z niewielkimi łukami na końcach i „uszami". Kadłuby belkowe z przednim oprofilowaniem dla wyważania. Statecznik poziomy mały, statecznik pionowy wyposażony w autopilota. Statecznik pionowy pod kadłubem. Najlepszy wynik w tej kategorii osiągnął Walter Kellerman — Suhl 176+163+141+180+180 = = 840. Wyniki w kat. A-2 osiągnięte w Lipsku stanowiły 89,5% punktów uzyskanych w Budapeszcie w roku bieżącym. Wskazuje to na rosnący poziom sportowy modelarzy NRD.

Modele gumówek typu Wakefield: Z wyników w tej kategorii nie można być zadowolonym. Tylko jeden zawodnik osiągnął maksimum 900 pkt, podczas gdy drugie miejsce zajął zawodnik mający różnicę 200 pkt. Prawie wszystkie modele wykonane były bardzo solidnie. Nowości aerodynamicznych nie zaobserwowano. Zwycięzcą w tej kategorii został Gerhard Boehme — Lipsk 180+ +180+180+180+180 = 900.

Modele silnikowe: Silniki w tej kategorii w pełni zdały egzamin swej użyteczności, jak również i wyłączniki pracy silnika. Przyczyną wielu nieudanych startów był jedynie brak odpowiednich pomostów startowych, za co winić można jedynie organizatorów. Konstruktorzy modeli silnikowych dzielili się na trzy grupy, które miały dobre wznoszenie, słabsze natomiast loty ślizgowe, w grupie 2 sytuacja była odwrotna, natomiast grupa trzecia reprezentowała modele posiadające dobre wznoszenie i małą prędkość opadania. Z małymi wyjątkami modele silnikowe miały układ parasola. Rozpiętość w granicach 1000 mm.

W kategorii modeli na uwięzi postępu nie zauważono. Przypuszczalnie będzie można coś więcej powiedzieć na ten temat po mistrzostwach, gdy walka rozegra się o tytuł mistrza sportu.

W kategorii modeli silnikowych zwyciężył Karl Berend — Halle 180+180+ 180+83+180 = 803. W kat. modeli na uwięzi (2,5 cm³) zwyciężył Werner Zorn — Berlin 168,2 km/h. W kat. modeli odrzutowych na uwięzi zwyciężył K. Heinz Dobberkau — Suhl 205 km/h.

GUNTER MEYER

Modele akrobacyjne na uwięzi

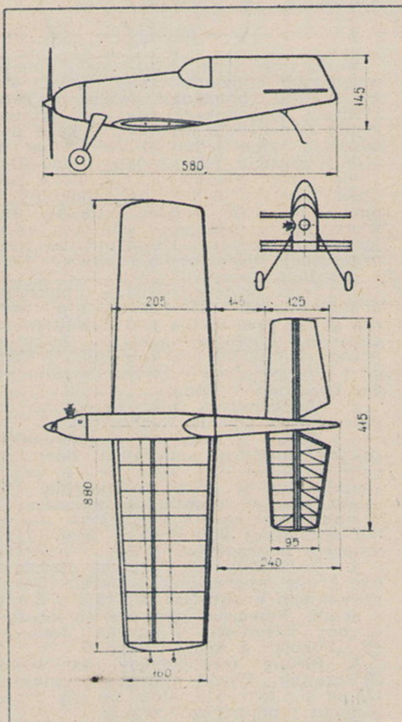
OSTATNIO na zawodach o puchar Bałtyku można było obejrzeć szereg ciekawych modeli akrobacyjnych. Godna uwagi była również sama akrobacja, szczególnie w wykonaniu modeli S. Kujawy i W. Bredsznajdera. Modele akrobacyjne, dziedzina u nas do tej pory zaniedbana, zaczyna powoli zyskiwać prawo obywatelstwa, między innymi dzięki temu, że ZG LPŻ, a konkretnie Wydział Modelarski zakupił większą ilość silników zagranicznych wysokiej jakości. Pierwszą partię w ilości 100 sztuk wręczono już czołowym zawodnikom na zawodach w Szczecinie. Niewątpliwie modelarze nasi, zachęceni pięknym darem LPŻ, zechcą jeszcze bardziej zainteresować się budową modeli akrobacyjnych na uwięzi, by w przyszłości móc startować na zawodach za granicą.

Dla orientacji wszystkich, których interesuje akrobacja, zestawiliśmy nieco rysunków ciekawszych modeli zagranicznych, które wyróżniły się wynikami na różnych imprezach oraz podajemy nieco danych doświadczalnych o projektowaniu modeli akrobacyjnych.

Konstrukcja ogólna: Obecnie po mistrzostwach świata modeli na uwięzi można wyciągnąć następujące wnioski odnośnie konstrukcji: współczesne modele akrobacyjne cechuje prostota budowy i wytrzymałość na ewentualne uszkodzenia. Skrzydła o dużej głębokości 200—220 m i obrysie prostokątnym, bez dawniej stosowanych klap. Powierzchnia skrzydeł 20—25 dcm², powierzchnia statecznika poziomego 4 dcm². Rozpiętość skrzydeł nie przekracza 1000 mm. Ramię statecznika 1,3—1,5 głębokości płata. Profil skrzydeł symetryczny — dwuwypukły o względnej grubości od 15 do 18%. Najczęściej stosowane są silniki o pojemności 2,5 cm³.

Rysunek podaje orientacyjne proporcje współczesnych modeli akrobacyjnych. Wychylenie steru głębokości przy ramieniu krótkim 35%, przy ramieniu długim 30%. Wyważenie modelu w 1/4 głębokości płata, licząc od przedniej krawędzi. Podwozie stałe, dwu lub trzy kołowe.

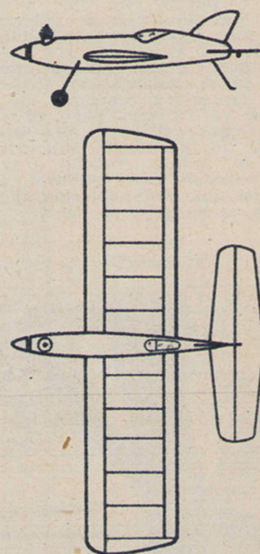
(cdn)
P. E.

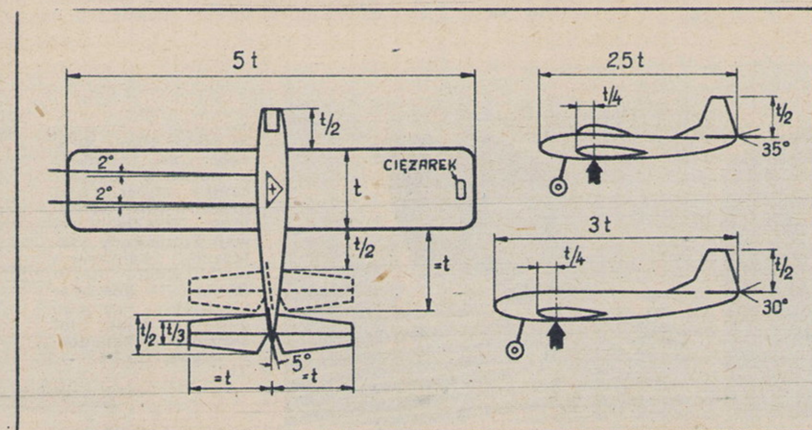


Obok: model akrobacyjny konstr. Edwarda Haniszewskiego. Brał udział w Ogólnopolskich Zawodach Modeli na uwięzi o „Puchar Bałtyku" w Szczecinie w roku bieżącym.

Dane modelu: Rozpiętość — 880 mm, długość — 580 mm, rozpiętość statecznika poziomego — 415 mm, powierzchnia skrzydeł — 15,7 dcm², powierzchnia statecznika poziomego — 4,3 dcm², wydłużenie — 4,8, ciężar — 600 G, obciążenie — 30 G/dcm². Silnik Zeiss-III — 2,47 cm³, ciężar silnika — 120 G, średnica śmigła — 220 mm, skok śmigła — 120 mm.

Zwycięski model na mistrzostwach świata 1956. Konstrukcja Belga Stouff'a.







W sobotę 14 lipca, w dniu święta narodowego Francji uczestnicy i goście mistrzostw wyjechali w godzinach południowych do Vichy (o którym już m. in. wspomniałem), gdzie — po zwiedzeniu tej słynnej w całym świecie miejscowości uzdrowiskowej i złożeniu wieńców przed pomnikiem poległych — obecni byli na bankiecie oraz wielkim pożegnalnym balu lotniczym w kasynie. Tam też wszyscy zawodnicy i kierownicy ekip otrzymali upominki i albumy pamiątkowe z aktualnymi zdjęciami z mistrzostw. Na drugi dzień rano tj. w niedzielę ekipa nasza opuściła Saint Yan i wyjechała do Lyonu, oczekując tam cztery następne dni na wizy. 20 lipca ekipa polska wyjechała samochodami w drogę powrotną. Trasa pięciodniowej podróży do Polski prowadziła z Lyonu przez Zurich (Szwajcarię), Wiedeń (Austrię) i Brno (Czechosłowację) do Bielska, dokąd przybyto w dniu 24 lipca o godzinie 19.30.

Ogółem nasze cztery samochody „Lublin" przejechały łącznie 23 190 km, w tym 9 475 km w czasie ściągania szybowców na mistrzostwach. Na przejazdy te zużyto łącznie 6 870 litrów benzyny (w tym 4 470 litrów benzyny zakupionej we Francji).

Ja oraz pozostali delegaci polscy, którzy wyjechali na mistrzostwa poza ekipą, powróciliśmy do kraju samolotem.

NIEOFICJALNA PUNKTACJA ZESPOŁOWA

REGULAMIN tegorocznych mistrzostw, podobnie jak w latach ubiegłych nie przewidywał klasyfikacji zespołowej. Dla lepszego jednak zobrazowania układu sił poszczególnych państw na zawodach w Saint Yan pragnę podać, przeprowadzoną przeze mnie, punktację zespołową mistrzostw w kilku wariantach, która — jak mi się wydaje — określa dość prawidłowo nasze szybownictwo w sytuacji światowej.

I WARIANT

Klasyfikacja ekip według wyników w jednomiejscówkach (tylko tych, które miały 2 zawodników w tej kategorii), przy przyjęciu punktacji od 45 do 1, za 1 miejsce 45 punktów, za 2 — 44, za 3 — 43 itd.

Miejsce	Państwo	Zajęte miejsca przez zawodników	Ilość punktów
1	USA	1,5	86
2	Hiszpania	2,7	83
3	Wielka Brytania	6,10	76
4 — 5	Jugosławia	4,23	65
4 — 5	POLSKA	3,24	65
6	NRF	9,21	62
7 — 8	Argentyna	11,29	52
7 — 8	Szwajcaria	8,32	52
9	Holandia	15,26	51
10	Szwecja	12,30	50
11	Francja	18,27	47
12	Czechosłowacja	17,33	42
13	Belgia	19,35	38
14	Austria	22,36	34
15	Brazylia	16,43	33
16—17	Dania	20,43	30
16—17	Węgry	25,37	30
18	Kanada	28,38	26
19	Finlandia	39,40	13
20	Turcja	41,45	6
	Izrael	13	33
	Afryka Płd.	14	32
	Japonia	31	15
	Nowa Zelandia	34	12
	Włochy	44	2

II WARIANT

Klasyfikacja ekip według wyników w obydwu kategoriach, przy przyjęciu punktacji w jednomiejscówkach jak w I wariancie, a w dwumiejscówkach od 13 do 1, tzn. za 1 miejsce — 13 punktów, 2 — 12, 3 — 11 itd. Podaję tylko te państwa, które były reprezentowane przez swych pilotów w obydwóch kategoriach.

Miejsce	Państwo	Ilość pkt. w dwumiejscówkach	Punktacja łącz. za I i II kategorię
1	USA	10	96
2—3	Hiszpania	6	89
2—3	Wielka Brytania	13	89
4	Jugosławia	12	77
5	POLSKA	8	73
6	NRF	5	67
7	Argentyna	11	63
8	Francja	9	56
9	Czechosłowacja	2	44
10	Austria	1	35
11	Finlandia	4	17
12	Turcja	3	9
13	Włochy	3	5

III WARIANT

Klasyfikacja wg systemu olimpijskiego, tzn. punktowanie sześć pierwszych miejsc w każdej kategorii (za 1 miejsce — 6 punktów, za 2 — 5, za trzecie — 4 itd.).

Miejsce	Państwo	Puktacja za I i II kategorię	Razem punktów
1	USA	6+2 i 3	11
2	Jugosławia	1 i 6	7
3	Wielka Brytania	1 i 6	8
4—5	Hiszpania	5	5
4—5	POLSKA	4 i 1	5
6	Argentyna	4	4
7	Francja	2	2

Punktacja ta jest o tyle ciekawa, ponieważ w każdym wariancie pozycja Polski waha się stale w granicach 4—5 miejsca. Wydaje mi się, że odpowiada to rzeczywiście układowi sił w Saint Yan. Jeśli się zważy, że ekipa polska brała udział po raz pierwszy w tej imprezie i poza tym nie miała równych szans startu w mistrzostwach w porównaniu z innymi ekipami (np. USA, Wielka Brytania, Francja i inne), to należy uznać, że pozycja ta w chwili obecnej może nas zadowolić. Czołowa grupa 6—7 państw miała na mistrzostwach rzeczywiście sporo do powiedzenia, gdyż w całości (pomijając w tej chwili indywidualną klasę pojedynczych bardzo dobrych pilotów niektórych ekip) reprezentowała jednak najwyższy poziom w konkurencjach.

ORGANIZACJA MISTRZOSTW

ORGANIZACJĘ VI Szybowcowych Mistrzostw Świata uznać trzeba — biorąc rzecz ogólnie — za dobrą. Wszyscy zagraniczni uczestnicy zawodów, którzy brali udział w poprzednich tego rodzaju imprezach, wyrażali się o niej bardzo pochlebnie, twierdząc, że mistrzostwa w Saint Yan były najlepiej zorganizowane ze wszystkich, które odbyły się dotychczas w okresie powojennym.

Trzeba podkreślić, że organizacja startu oraz same starty były wzorowo przeprowadzone. Na uwagę zasługuje — moim zdaniem — to, że obywało się przy tym bez żadnego systemu znaków i chorągiewek (wyłączając oczywiście odpowiednio ustawiony do wiatru wóz startowy typu autobusowego z dużą literą T na dachu). Dwadzieścia „Stampów", prowadzonych przez świetnych francuskich pilotów holujących, „wyrzucało" w powietrze w przeciągu niecałych 30 minut 58 szybowców, a więc przeciętnie co 30 sekund odbywał się start. Szybowce ustawiane były w rzędach po dziesięć, przy czym pomiędzy startem jednomiejscówek a dwumiejscówek, była często kilkuminutowa przerwa.

Lotnisko nadawało się doskonale do tego rodzaju imprezy. Obok bowiem odpowiednio dużej powierzchni posiadało niezbędne i nowoczesne urządzenia, łącznie z wieżą kontroli i radarem dla potrzeb służby meteorologicznej, która pracowała na zawodach dobrze, dając właściwe prognozy (nie wyłączając nawet tego, że brak było komunikatów na piśmie).

Niemniej jednak obok szeregu innych jeszcze pozytywów, dało się zauważyć sporo niedostatków na mistrzostwach, które raziły mnie w Saint Yan, zwłaszcza w zestawieniu z naszymi zawodami w Lesznie z 1954 r. Zaliczyłbym do nich przede wszystkim:

— słabą i mało sprężystą pracę komisji sportowej (pomyłki w niektórych obliczeniach, późne otrzymywanie wyników),

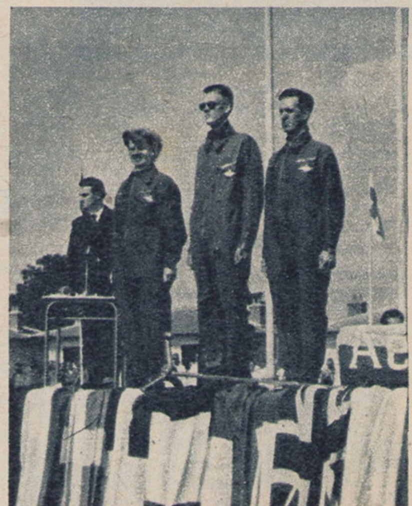
— brak troski kierownictwa mistrzostw o warunki kwaterunkowo-bytowe ekip (dziurawe i źle wyposażone niektóre namioty, żadnej reakcji na zalanie ich wodą przez deszcze, obojętność wobec problemów regularnego wyżywienia zawodników, ubogi program rozrywkowy),

— brak zainteresowania się kierownictwa trudnościami niektórych ekip w ściąganiu szybowców,

— słaba łączność telefoniczna (duże trudności z zamówionymi i odbieranymi rozmowami, zarówno w biurze kierownictwa jak i w biurze prasowym, brak niekiedy wieczorem światła w tym ostatnim),

— mała stołówka i słaba w związku z tym jej przepustowość,

— w Salle de Brieffing, w czasie odprawy z zawodnikami, brak było niekiedy odpowiedniej ilości ławek lub krzeseł, tak, że zawodnicy względnie nawet kierownicy ekip musieli przez cały czas stać,



Drużyna Holandii w Saint Yan. Stoją od prawej — piloci Koch i Toutenhoofd oraz kierowniczka ekipy Boyer.



Widok ogólny z wieży kontroli lotniska na miasteczko namiotów, w którym zakwaterowani byli uczestnicy mistrzostw.
Wszystkie zdjęcia: Obsługa własna — JRK

— kuchnia była tylko jedna — francuska. Niektórzy uczestnicy mistrzostw, nie przyzwyczajeni do niej, byli zdani po prostu na łaskę losu, względnie na swoje skromne zapasy przywiezione z kraju (o ile ktoś to uczynił, co należało — moim zdaniem — do rzadkości).

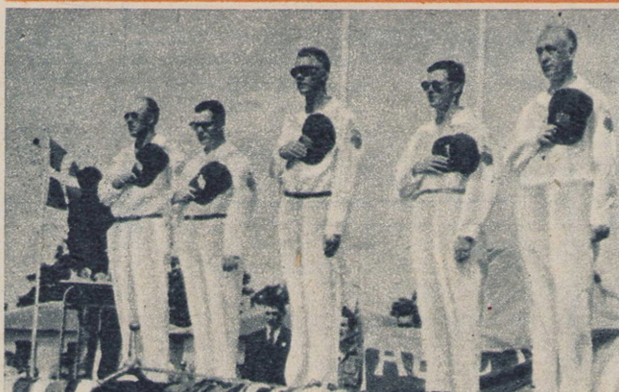
Powyższa lista braków — raczej o drobniejszym charakterze, byłaby oczywiście niepełna, gdyby nie dodać do niej niedociągnięcia natury zasadniczej — braku jury międzynarodowego mistrzostw. Jeżeli wskazuję tu przede wszystkim na słabą pracę komisji sportowej i obliczeniowej w St. Yan, to nie ulega dla mnie wątpliwości, że opieszałość na tym odcinku spowodowana była na pewno brakiem dostatecznej kontroli ze strony jakiegoś poważnego nadrzędnego organu — w tym przypadku komisji sędziowskiej złożonej z kierowników ekip. Co prawda komisja szybowcowa FAI na swym posiedzeniu w St. Yan przed mistrzostwami postanowiła, na wniosek Polski, jury takie powołać ale... dopiero na następnych zawodach. Szkoda wielka, że nie uczyniono tego wcześniej. Dziwić się też należy, że — w porównaniu z innymi dyscyplinami sportu — w szybownictwie światowym stan ten tak długo tolerowano i że żadne z państw startujące już kilkakrotnie w mistrzostwach nie pomyślało, aby zlikwidować tę anomalię.

Następna sprawa, której nie można pominąć przy omawianiu organizacji mistrzostw, to zabezpieczenie szybowców w pomieszczeniu zamkniętym. Pomimo, że gospodarze dysponowali na lotnisku czterema hangarami, nie oddali ich do dyspozycji ekip zagranicznych, gdyż były one w dużej mierze zatłoczone własnym sprzętem, częściowo zamienione na sale odpraw i świetlice oraz warsztat. Stąd w St. Yan hangarowano sprzęt z konieczności w wozach transportowych, co nie było ani zbyt wygodne ani bezpieczne (w wypadku wichury, burzy lub ulewnego deszczu), zwłaszcza dla ekip, których wozy składały się tylko z lekkiego podwozia i brezentowych pokrowców. Sprawy te na zawodach w Lesznie znalazły lepsze rozwiązanie, gdzie sprzęt — zwłaszcza zagraniczny — umieszczono w hangarzę (Biorę tu oczywiście pod uwagę mniejszą ilość szybowców), z wyjątkiem ekip, które nie chciały hangarować (np. Węgrzy). Reasumując tę część rozważań, uważam, że na tego rodzaju wielkiej imprezie organizator powinien zabezpieczyć ekipom możliwość hangarowania swego sprzętu w stałym pomieszczeniu zamkniętym.

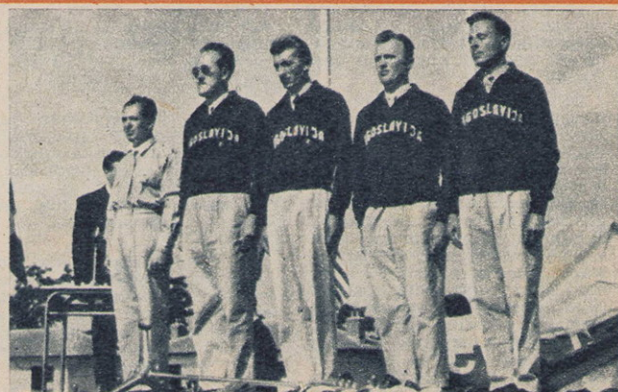
Czy wobec tego z organizacji mistrzostw we Francji nic nie nadaje się do wykorzystania u nas? Odpowiedź negatywna byłaby niesprawiedliwa dla gospodarzy.

CIĄG DALSZY NASTĄPI

Drużyna USA podczas prezentacji ekip w czasie grania hymnu. Stoją od lewej: Trager, Miller, Ivans, Mac Cready i kier. ekipy Wiggin.



Drużyna Jugosławii na mistrzostwach w Saint Yan. Stoją od lewej: Kier. ekipy Crnjanski oraz piloci Saradic, Rajn, Arbajter i Stepanovic.

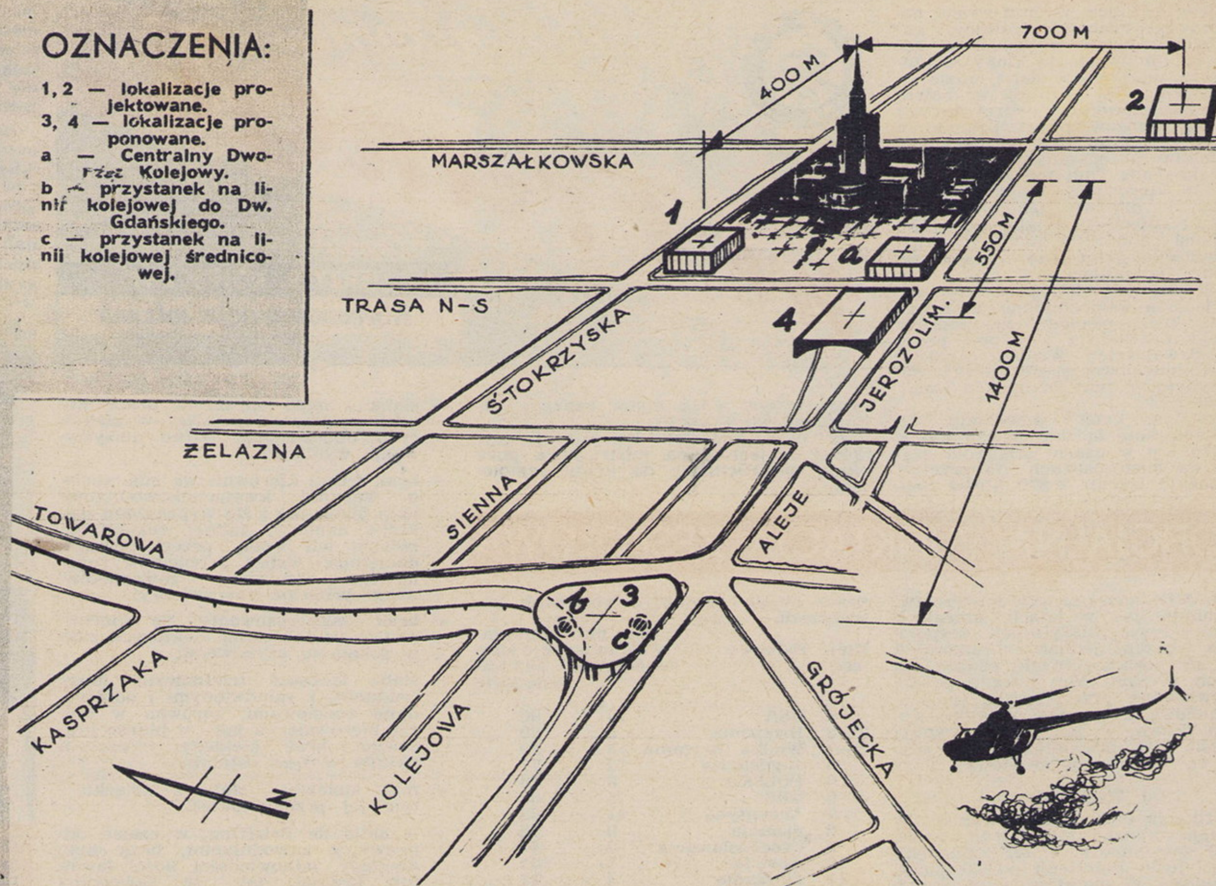


Dyskusje i polemiki

CENTRALNY DWORZEC ŚMIGŁOWCÓW W WARSZAWIE

* UWAGI *

Inż. ZBIGNIEW BURZYŃSKI



Z kilku ostatnich notatek w prasie codziennej można się zorientować, że zagadnienie lokalizacji Centralnego Dworca Śmigłowców w naszej stolicy nie jest jeszcze przesądzone. Zabranie więc głosu w tej sprawie byłoby na czasie.

O ile wiadomo, dotychczasowe projekty urbanistyczne lokalizują Centralny Dworzec Śmigłowców (CDŚ) w pierwszym wariancie (1) w kwadracie ulic Świętokrzyska—Marchlewskiego — Sienna — Komitetowa (patrz szkic), a zatem w odległości od iglicy Pałacu Kultury i Nauki w linii powietrznej około 400 m i w drugim wariancie (2) w kwadracie ulic Nowogrodzka — Krucza—Żurawia, w odległości od iglicy około 700 m, z zastrzeżeniem, że lotnisko znajdowałoby się na jedenastej kondygnacji budynku hotelowego.

Czynniki planowania byłyby tu następujące:
1) meteorologiczne możliwości wykorzystania CDŚ oraz bezpieczeństwo i regularność lotów,
2) łatwość komunikacyjnego powiązania CDŚ z siecią naziemną kolejową i samochodową,
3) koszty budowy,
4) względy urbanistyczne.

W naszym klimacie, w zimowej połowie roku, podstawa chmur schodzi stosunkowo często do wysokości 50 m od ziemi, a jeszcze częściej do 100 m. Umieszczenie więc pola wzlotów na jedenastej kondygnacji, co odpowiada mniej więcej 50 m wysokości, utrudniałoby manewry podchodzenia i lądowania śmigłowców, zmuszając do stosowania metod lotów na przyrządy, co zmniejszałoby bezpieczeństwo. Jako dobre warunki metod dla wariantów (1) i (2) należałoby uważać taką wysokość podstawy chmur, przy której cała iglica Pałacu KiN byłaby widoczna, czyli około 250 m. Jak wiadomo jednak, znacznie gorsze warunki są w zimie dość częste, a występują również w lecie. Jeżeli się ponadto przyjmie, że w niedalekiej już przyszłości na CDŚ będą lądować i startować śmigłowce dwuwirnikowe linii powiatowych i dolotowych miejskich (np. do Okęcia), jak również taksówki jednowirnikowe linii dzielnicowych Warszawy, częstotliwość ruchu będzie znaczna i zachowanie warunków lotu przy widoczności (VFR) tak w dzień jak i w nocy będzie miało dla bezpieczeństwa i regularności ruchu podstawowe znaczenie.

Zapytajmy jednak:
— dlaczego w wariancie (1) i (2) mielibyśmy wznosić pole wzlotów aż na jedenastą kondygnację?
— gdyż sąsiedztwo pałacu KiN narzuca konieczność zmniejszenia kątów, pod którymi śmigłowce mogą bezpiecznie podchodzić do lądowania i startować.

Ponadto przeciwko lokalizacji (1) i (2) przemawia fakt powstawania cieniów za pałacem dla fal elektromagnetycznych naprowadzających śmigłowce w warunkach lotu IFR. Lokując więc CDŚ według (1) i (2) ryzykujemy zbyt często konieczność zamykania lotniska ze względów meteorologicznych.

Drugie kryterium — to łatwość powiązania dróg śmigłowców z siecią transportu naziemnego. W przypadku wariantu (1) i (2) pasażerowie z pociągów muszą pokonać parusetmetrową odległość od (do) CDŚ do (od) węzłowej stacji kolejowej przy Marchlewskiego — Jerozolimskiej — E. Plater z walizkami i teczkami, tracąc czas nie tylko na przejście ulicami, ale również na pokonanie jedenastu kondygnacji budynków CDŚ, choćby nawet ruchomymi schodami. Ta strata czasu musi wynosić 7 do 10 minut, więc wydaje się zupełnie nie do przyjęcia, jeżeli się zważy, że autobus z Placu Konstytucji na lotnisko Okęcie jedzie również 10 minut. W tym świetle warianty (1) i (2) nie dawałyby pasażerom żadnej korzyści i lokalizacja ta wydaje się nieuzasadniona. Umieszczenie CDŚ w pobliżu dworców kolejowych nie jest więc poprawne, gdyż „pobliże" dworców nie wiąże linii ani dróg komunikacyjnych — wiąże je natomiast wspólnota dworców.

Rozpatrzmy więc wariant (3) *). Według ostatnio zatwierdzonego Planu Generalnego z Warszawy, z Dworca Zachodniego ma wchodzić w ulicę Towarową na wiadukcie linia kolejowa do Dworca Gdańskiego. Zatem, przy zbiegu Towarowej z Jerozolimską powstałby węzeł kolejowy, należy się domyślać — z przystankami, tak na linii średnicowej (c) jak i Gdańskiej (b). Zabudowa mieszkalna w całej tej dzielnicy nie przekracza czterech kondygnacji. Wobec tego kryjąc płytą wzniesioną 10 do 12 m ponad poziom terenu, zbieg ulicy Towarowej i Jerozolimskiej (jak na szkicu) uzyskalibyśmy nisko położone pole wzlotów, praktycznie widoczne w ciągu całego roku, połączylibyśmy płytą lotniskową przystanek kolei średnicowej z linią do Dworca Gdańskiego przy pełnej możliwości rozbudowy dojazdów i postojów taksówek oraz autobusów na poziomie ulicy, pod płytą. Wysokość położenia płyty 10 do 12 m metrów ponad terenem zezwalałaby przy ruchomych schodach i dźwigach na najmniejsze straty czasu przez pasażerów. Płyta ta pokrywałaby tereny obecnego Dworca Głównego, który ma być zlikwidowany oraz odcinek wykopów linii średnicowej, który szpeci miasto. Pod płytą umieszczonoby z łatwością zabudowania przystanków kolejowych i lokale dworca lotniczego, przy najprostszym rozwiązaniu połączeń pionowych. Koszt takiego rozwiązania byłby o wiele mniejszy niż w przypadku wariantów (1) i (2) przy zachowaniu lepszych warunków bezpieczeństwa lotów i przy właściwym powiązaniu komunikacji kołowej z lotniczą.

Poza większą odległością CDŚ w wariancie (3) od pałacu KIN jako przeszkody lotniczej niż w wariancie (1) i (2) oraz poza łatwością połączenia go z węzłem kolejowym, za jego realizacją przemawiałaby dotychczasowa niska zabudowa otoczenia, której gabarytu należałoby w przyszłości przestrzegać.

Wariantem o wartościach pośrednich między (1), (2) a (3) byłby wariant (4), tj. CDŚ umieszczony na trzeciej lub czwartej kondygnacji nad wykopem linii średnicowej, bezpośrednio na zachód od trasy NS, w kwadracie: most na Chałubińskiego — Chmielna — dom kolejarza — Jerozolimska. Również w tym przypadku mogłoby być zrealizowane bezpośrednie połączenie ruchomymi chodnikami i schodami z przyszłym centralnym dworcem kolejowym położonym na wschód od trasy NS, lecz oczywiście nie tak łatwo jak w wariancie (3).

Sumując, wydaje się, że jedynie warianty (3) i (4) nadają się do dyskusji, warianty zaś (1) i (2) byłyby nierzeczowe. Hierarchia bowiem kryteriów byłaby tu następująca: bezpieczeństwo ruchu, sprawność powiązania transportu naziemnego z lotniczym, koszty budowy. Jeżeli więc wariant (3) i ewentualnie (4) dają największe bezpieczeństwo ruchu i gwarantują większą jego regularność przy dobrym powiązaniu sieci komunikacyjnych i przy mniejszych kosztach — to wariant (1) i (2) przy większych kosztach nie spełniają w sposób poprawny warunków komunikacyjnych.

---

*) Wariant (3) i (4) proponowany przez autora artykułu.

RUMUŃSKI SZYBOWIEC WYCZYNOWY

OP-22 B

JESIENIĄ 1955 r. oblatany został w Rumunii prototyp szybowca OP-22B, zbudowany na zlecenie organizacji AVSAP (odpowiednik LPŻ). Konstruktorem nowego szybowca jest Ovidiu Opa.

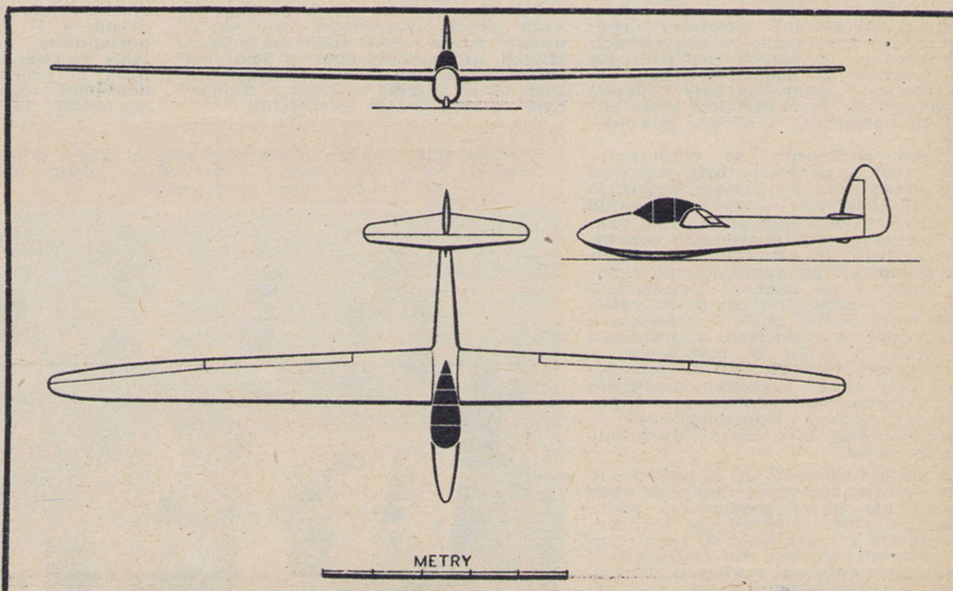
OP-22B jest średniopłatem konstrukcji drewnianej. Płat jest dwudzielny i posiada jeden dźwigar oraz keson sklejkowy. Tylna część skrzydła, a także lotki i stery, pokryte są płótnem, natomiast kadłub posiada pokrycie skorupowe, sklejkowe. Szybowiec spoczywa na drewnianej, amortyzowanej płozie. Obszerna kabina posiada limuzynę o szkielecie spawanym z rurek stalowych. Szybowiec OP-22-B łączy w sobie zgrabne kształty zewnętrzne z dużą prostotą rozwiązań i bardzo lekką budową.

Dane techniczne: rozpiętość — 16,0 m, długość — 6,0 m, powierzchnia nośna — 14,0 m², wydłużenie — 18,3, ciężar pustego szybowca — 120 kG, ciężar w locie — 210 kG, obciążenie powierzchni — 15 kG/m².

Osiągi (teoretyczne): minimalna prędkość opadania 0,5 m/sek, maksymalna doskonałość — 31 przy prędkości 63 km/h, prędkość lądowania — 45 km/h, maksymalna prędkość dopuszczalna — 170 km/h.

OP-22B należy do klasy najlżejszych szybowców wyczynowych na świecie. Jego osiągi zapewniają mu możliwość wykonywania lotów żaglowych i przelotów nawet w bardzo słabych warunkach.

(A. Z.)



RECENZJE

Stanisław Meus — JAK-3, Zdzisław Gryglicki — ŻAK-4, CSS-11 i MIG-15. Kartonowe modele samolotów. Wydawnictwo MON 1956. Nakład każdego zeszytu 10 000 egz. Cana 2,50 zł.

Ostatnio opuściły drukarnię MON-u cztery wycinanki kartonowe modeli samolotów, opracowane po raz pierwszy u nas w bardzo oryginalnej formie zeszytów. Do tej pory, jak wiadomo, wycinanki tego rodzaju produkowano w wielkich arkuszach utrudniających sprzedaż księgarską. Zeszyty formatu A-4 składają się z okładki zawierającej opis sklejenia modelu i wkładki kartonowej, na której naniesione są barwne rysunki poszczególnych części modelu samolotu.

Nowe wydawnictwo, które zaciekawi niewątpliwie wszystkich najmłodszych lotników, jest bardzo dobrą formą popularyzacji lotnictwa. Opracowanie graficzne — poprawne mimo drobnych niedociągnięć, na przykład: CSS-11 uwidoczniono na okładce w układzie średniopłata, podczas gdy samolot ten jest dolnopłatem. Poza tym źle narysowano literowe znaki rejestracyjne na kadłubie — podczas gdy na rysunku samej wycinanki wykonane są wzorowo. Bardziej grymaśnego recenzenta denerwowałby może zbyt cukierkowy kolor kadłuba Żaka-4 (jasnoróżowy), ale to już drobna raczej uwaga, sygnalizująca jednak, że i na dobór kolorów trzeba zwracać uwagę. Jeśli chodzi o kolory to wydaje się, że najlepszy jest na Jaku-3.

Z ogólnych uwag krytycznych o nowym wydawnictwie można jeszcze dodać, że warto chyba w następnych wycinankach przy opisie poza danymi technicznemi podać sylwetkę danego samolotu w trzech rzutach po to, by czytelnik mógł jeszcze lepiej zorientować się jak dany samolot wygląda. Sam widok perspektywiczny uważam za nie wystarczający. Umieszczenie trzech rzutów samolotu w określonej skali (np. 1:75) uzupełniałoby w pewnym stopniu dawny cykl rysunków zainicjowany przez „Skrzydła i Motor".

Rysunek taki mógłby znaleźć się na 4 stronie okładki.

Nowe wydawnictwa MON-u wyprą z pewnością karykatury samolotów, jakie gdzieniegdzie poniewierają się po różnych sklepach papierniczych. Dziwić się tylko trzeba, że tak atrakcyjne wydawnictwa, jakimi są wycinanki samolotów, otrzymały tak mały nakład. Uważam, że następna seria wycinanek powinna mieć nakład co najmniej podwojony. Warto jeszcze dodać, że największy nakład nie pomoże, o ile wycinanki nie dotrą do swego odbiorcy, to jest do dzieci. Włączenie więc wycinanek do sprzedaży księgarskiej jest konieczne, bo dotychczasowe przechowywanie ich wyłącznie w sklepach papierniczych mija się z celem. To samo zresztą można powiedzieć o planach modeli latających, których nie można znaleźć w żadnej księgarni, bo zostały przekazane zakonspirowanym sklepom CEZAS-u, nielicznym zresztą w kraju.

Przypuszczam również, że nasze wycinanki samolotów znalazłyby chętnych nabywców w kilku krajach demokracji ludowej, chodzi tylko o to, by nasi eksporterzy umieli tak zainteresować odbiorców zagranicznych, jak to czynią np. wydawcy NRD.

Na zakończenie pragnąłbym podsunąć wydawnictwu MON pomysł wydania podręcznika omawiającego projektowanie kartonowych wycinanek samolotów. Trzeba bowiem przyjąć, że każdy chłopak po pewnym czasie sam będzie chciał sobie opracować model kartonowy tego samolotu, który mu się spodoba. Wydawanie zaś wszystkich rodzajów samolotów — nie wiadomo czy byłoby możliwe.

P. E.



III CAŁOROCZNE ZAWODY SZYBOWCOWE „SKRZYDLATEJ POLSKI"

Komunikat 6

Nowe nazwiska w pierwszej dziesiątce

KLASYFIKACJA bieżąca Całorocznych Zawodów Szybowcowych „Skrzydlatej Polski" o Memoriał Ryszarda Bitnera, publikowana w poprzednim (5) komunikacie, zestawiona była na dzień 10 sierpnia i obejmowała 63 zawodników. Z zadowoleniem donosimy, że do końca sierpnia liczba uczestników naszej imprezy wzrosła o dalszych 16 nazwisk pilotów szybowcowych, tak, że na dzień 31 sierpnia sklasyfikowaliśmy łącznie 79 zawodników.

Pomimo, że — jak pisaliśmy — zawody nasze weszły już w faze finiszu, niektórzy z nowych zawodników nie zrezygnowali jeszcze bynajmniej z nawiązania równorzędnej walki z dotychczasową czołówką. Należy do nich w pierwszym rzędzie zeszłoroczny zwycięzca Całorocznych Zawodów — Ludwik Misiek z Poznania, który prędkościami przelotów po trasach trójkątów: 100 km — 79 km/h i 200 km — 51,2 km/h wpisał do tabeli klasyfikacyjnej łącznie 7 168 punktów wysuwając się od razu na szóste miejsce. Również **Henryk Zydorczak** z Ostrowia wystartował ostro przelotem docelowo-powrotnym 253 km i prędkością na trójkącie 300 km — 57,7 km/h, zdobywając w sumie 6 214 punktów, które stawiają go na dziewiątej pozycji w klasyfikacji bieżącej. Poza nimi wysunął się też do pierwszej dziesiątki młody zawodnik Aeroklubu Ostrowskiego — **Sadomir Smoliński**, który zajmował dotychczas 26 miejsce. Do swych dwóch wyników w przelocie docelowym i w przelocie po trasie trójkąta 100 km dodał on 253 km przelotu docelowo powrotnego i sumą 5 692 punktów uplasował się w klasyfikacji bieżącej na dziesiątej pozycji, za Zydorczakiem.

To są trzy najistotniejsze zmiany w tabeli na dzień 31 sierpnia. Z pozostałych trzynastu nowych uczestników Całorocznych Zawodów najlepsze wyniki zgłosili **Stefan Makne** i **Zbyszko Strzyż**, obaj z Poznania, którzy przelotami docelowo-powrotnymi 288 km zdobyli po 3 304 punktów. Daje im to 28—29 miejsce w tabeli. Na 31 miejscu w klasyfikacji bieżącej wszedł **Henryk Muszczyński** z Ostrowa, wynikiem 55,2 km/h w przelocie po trójkącie 300 km, a na 33 miejsce **Lech Banasiak** z Poznania — prędkością na trójkącie 100 km — 61,4 km/h. Tuż za nimi, w granicach miejsc 35—38, plasuje się **Stefan Berezka** z Łodzi swoim przelotem docelowo-powrotnym 265 km.

Dalsza grupa nowych nazwisk w klasyfikacji Całorocznych Zawodów to piloci, których dotychczasowe wyniki zamykają się w granicach od 53 do ostatniego miejsca. I tak **Wiktor Sznurowski** z Warszawy ma 1 532 pkt, **Kazimierz Tkaczyk** z Poznania — 1 420 pkt, **Wiesława Łanecka** z Warszawy — 1 112 pkt, **Zofia Widort, Stanisław Gondek, Stanisław Mańkowski, Tadeusz Brzyski** — wszyscy z Warszawy — po 1 140 pkt oraz **Jerzy Lisiecki** i **Ryszard Gintrowski** — obaj z Poznania — po 1 056 pkt. Poza Tkaczykiem, który wykonał przelot po trasie trójkąta 100 km, wszyscy pozostali z tej ostatniej grupy zdobyli swoje punkty przelotami docelowymi.

Z zadowoleniem notujemy, że liczba zawodniczek naszej imprezy wzrasta znów o dwa nazwiska. W sumie więc do tej chwili uczestniczy w Całorocznych Zawodach osiem szybowniczek, z których **Pela Majewska** jest nadal zdecydowanym liderem całego turnieju. Druga z kolei wśród kobiet — **Barbara Dankowska**, po dobrym starcie docelem-powrotnym 342 km nie zgłosiła na razie żadnego dalszego wyczynu i figuruje na 18 miejscu ogólnej klasyfikacji.

Z aeroklubów najliczniej jest reprezentowany w zawodach nadal **Warszawski**, który zgłosił do tej pory 17 uczestników. Na drugie miejsce pod tym względem wysunął się natomiast **Aeroklub Poznański** — 11 zawodników, wyprzedzając **Bydgoszcz** — 8 zawodników oraz **Kielce** i **Wrocław** — po 7 zawodników.

Mamy nadzieję, że do czasu zakończenia III Całorocznych Zawodów Szybowcowych wielu nowych pilotów zgłosi jeszcze swoje wyczyny i będziemy mogli w ostatecznej tabeli klasyfikacyjnej szczycić się przekroczeniem ilości 100 zawodników.

KORESPONDENCJA WŁASNA Z NRD

SZYBOWNICY Z RUDOLFSTADT

RUDOLFSTADT jest miastem o 36 000 mieszkańców, położonym u stóp lasów Turyngii. Miejscowy aktyw lotniczy liczy 60 członków, którzy trenują w ośrodku oddalonym o 20 km od miasta.

Piloci mający do dyspozycji szybowce „SG-38" i „Baby" („Jeżyk"), wykonywali od roku 1953 loty zboczowe, a od 1953 r. również i starty za wyciągarką. Starty odbywają się zwykle w soboty i niedziele, a jedynie latem przeprowadzane są całotygodniowe turnusy szkoleniowe. W ubiegłym roku zwróciliśmy przede wszystkim uwagę na szkolenie początkowe. W tym celu zorganizowaliśmy przy współpracy naszych modelarzy szereg wystaw i pokazów, w wyniku których uzyskaliśmy liczne zgłoszenia nowych kandydatów do lotnictwa. Mimo, że odbywamy już loty wyciągarkowe, nasi młodzi koledzy nadal pierwsze starty wykonują na zboczu.

Doświadczenie wykazało, że praca fizyczna przy starcie zboczowym jest dobrym sprawdzianem rzeczywistych zainteresowań lotniczych kandydata. Obserwacja późniejszego przebiegu szkolenia potwierdza celowość stosowania tego rodzaju naturalnej selekcji.

Naszym najbliższym zadaniem jest wyszkolenie w bieżącym roku 10 szybowników III stopnia i 2 pilotów II stopnia. Obecnie zakończyliśmy kurs teoretyczny do III stopnia. Nasze szkolenie teoretyczne i warsztatowe przebiega cały rok po 3 godziny tygodniowo. Szkolenie warsztatowe obejmuje reperacje sprzętu i obsługę urządzeń naziemnych. W ten sposób wykonaliśmy w ciągu roku własnymi środkami wyciągarkę.

Kończąc moją krótką notatkę o działalności szybowników z Rudolfstadt, chciałbym jednocześnie przekazać polskim kolegom życzenia uzyskiwania jak najlepszych wyników.

HARTMUT BUCH

KONSTRUKTOR „LUNAKA" WYJAŚNIA

REDAKCJA nasza otrzymała niedawno z Czechosłowacji list z wyjaśnieniami Vladimira Strosa, który zamieszczamy w całości.

Szanowni Towarzysze!

W nr 29 Waszego czasopisma z dnia 15.VII.1956 r. w artykule tow. Adama Zientka „Migawki z Czechosłowacji" autor podaje, że konstruktorem szybowca „Lunak" jest tow. Karel Dlouhy. Projekt i wstępne obliczenia prototypu „Lunaka" opracowałem latem 1946 r. wzorując się na podobnym szybowcu KŚ-1, który dla „Plachtarske dilny MLL" w Kralupach skonstruowałem w roku 1938. Ponieważ nie mogłem zrealizować projektu szybowca „Lunak" sam, utworzyłem zespół młodych konstruktorów: Karela Dlouhego, Jirigo Matéjćka, Bretislava Roćka i inż. Vladimira Frynta.

W ten sposób powstał w 1948 r. prototyp „Lunaka", przeprojektowany całkowicie w roku 1949 dla potrzeb produkcji seryjnej. Przy tej pracy tow. K. Dlouhy nie brał już udziału i przez to nie ma nic wspólnego z dzisiejszym „Lunak'iem". Nasz zespół już bez K. Dlouhego zaprojektował i zrealizował później szkolny szybowiec dwumiejscowy „Pionyr", jak również doświadczalny szybowiec laminarny „Laminar", które są zapewne dobrze Wam znane.

Ostatnio wziąłem wspólnie z tow. Matéjck'iem udział w konkursie SVAZARM-u zgłaszając projekt nowego szybowca szkolnego oraz projekt laminarnego szybowca wyczynowego „Standard".

Z przyjacielskim pozdrowieniem

VLADIMIR ŚTROS
Praha

„SKRZYDLATA POLSKA" — ORGAN AEROKLUBU PRL
WYDAWCA: P. P. WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE

REDAGUJE ZESPÓŁ
Redaktor naczelny Jerzy R. Konieczny.

Kolegium redakcyjne: Paweł Elsztein, Tadeusz Malinowski, Jadwiga Sarnocińska, inż. Janusz Wojciechowski, Jerzy Zarębski (sekretarz redakcji). Opracowanie graficzne Stanisław Kopf.

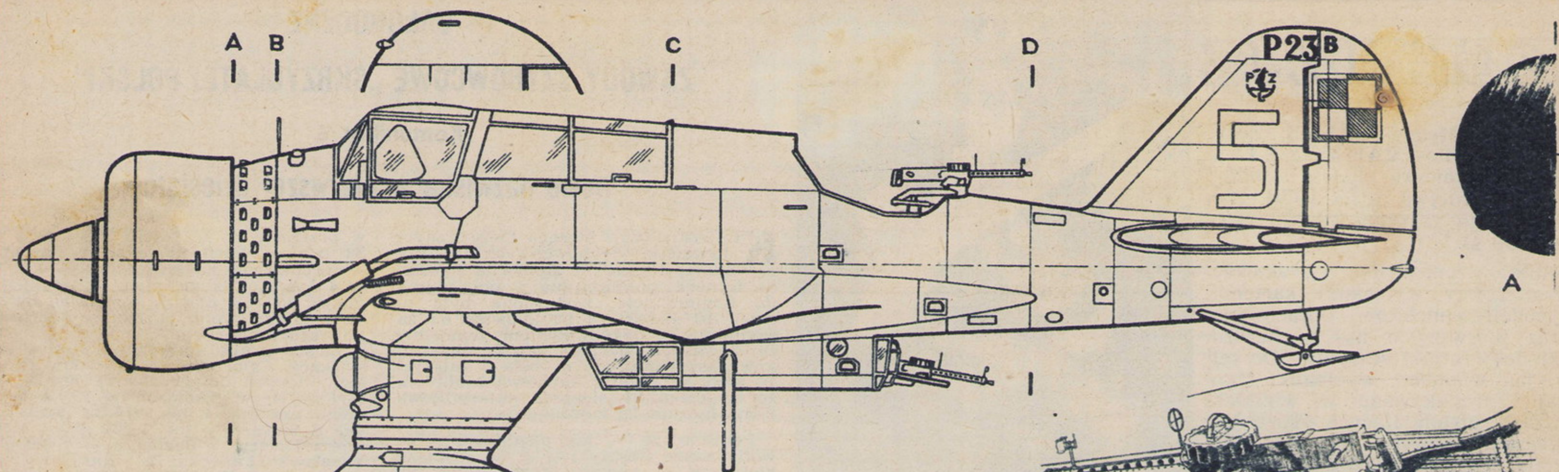
Adres redakcji: Warszawa 10, ul. Bracka 20a, tel. 6-61-01

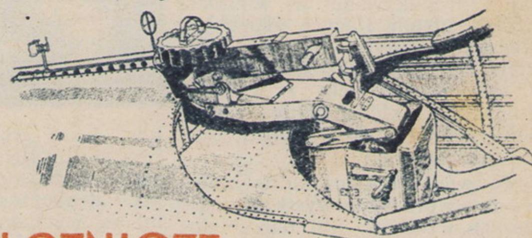
Cena pojedynczego numeru 0,70 zł. Warunki prenumeraty: miesięcznie — 2,80 zł; kwartalnie — 8,40 zł; półrocznie — 16,80 zł; rocznie — 33,60 zł.

Zamówienia i przedpłaty na prenumeratę indywidualną przyjmują wszystkie Urzędy Pocztowe oraz listonosze. Prenumerata „Skrzydlatej" na zagranicę wynosi: kwartalnie — 10,90 zł, półrocznie 21,80 zł, rocznie — 43,70 zł. Wpłaty przyjmuje PKWZ „Ruch", W-wa, al. Jerozolimskie 119 (tel. 80505), konto PKO I-6-100024 — Warszawa, Przedsiębiorstwo Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Aleje Jerozolimskie 119. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych Redakcja nie zwraca. Ogłoszenia w tekście redakcyjnym w wymiarach do 50 cm², w cenie zł 9.— za 1 cm² przyjmuje Dział Zbytu Wydawnictw Komunikacyjnych w Warszawie, ul. Kazimierzowska 52 najpóźniej do środy w tygodniu poprzedzającym ukazanie się numeru.

Druk. Zakł. Graf. Dom Słowa Polskiego. Zam. 6077/C B-21

NUMER PODPISANO DO DRUKU 12 WRZEŚNIA 1956 R.

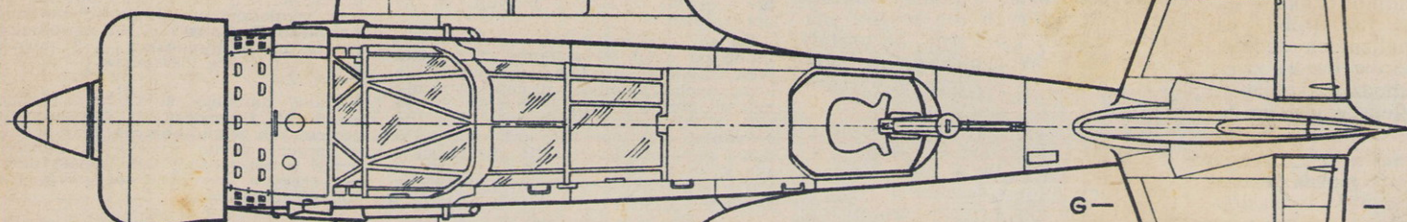






Polskie
KONSTRUKCJE LOTNICZE

PZL-23B "KARAŚ"



ROK BUDOWY 1936
SAMOLOT ROZPOZNAWCZY I BOMBARDUJĄCY KONSTRUKCJI CAŁKOWICIE METALOWEJ
TRZY OSOBY ZAŁOGI

DZIEWIĘCIOCYLINDROWY SILNIK GWIAZDOWY CHŁ. POWIETRZEM PZL-BRISTOL "PEGASUS" VIII A O MOCY 680 KM NA WYS. 3500 M

UZBROJENIE

STAŁY K.M. WZ. 33 - KAL. 7,7 MM × DWA RUCHOME K.M. VICKERS "F" - KAL. 7,7 MM
MAX. ŁADUNEK BOMB - 700 KG

OSIĄGI SAMOLOTU
(CIĘŻAR CAŁK. 2893 KG)

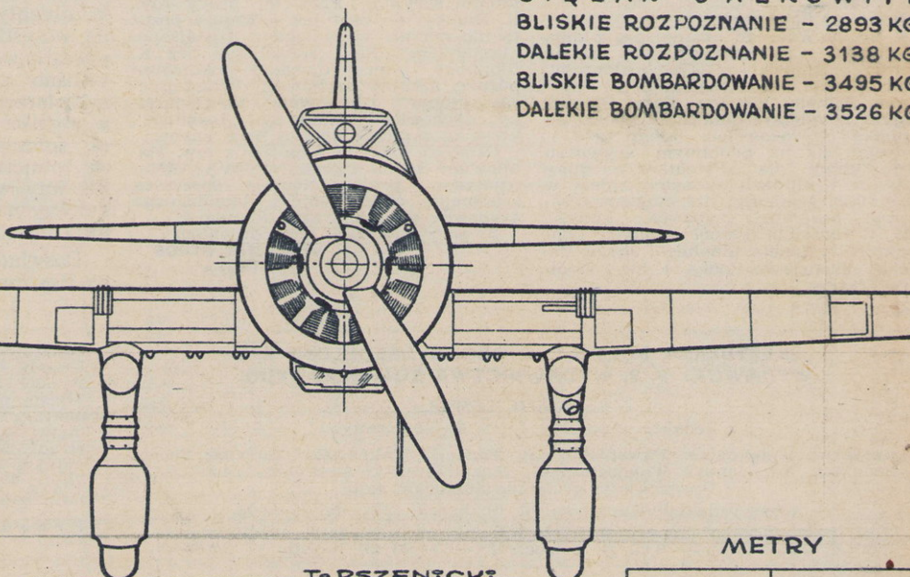
PRĘDKOŚĆ MAX. NA POZ. MORZA - 274 KM/H
PRĘDKOŚĆ MAX. NA WYS. 3650 M. - 319 KM/H
PRĘDKOŚĆ MAX. NA WYS. 5000 M. - 308 KM/H
CZAS WZNOSZENIA
NA 1000 M - 2'25"
NA 3000 M - 7'10"
NA 5000 M - 14'10"
PUŁAP PRAKT. 7300 M

WYPOSAŻENIE

RADIOSTACJA ODB.-NAD. TYPU "PHILIPS" N1L-L
DWA APARATY FOTO
DWIE BOMBY OŚWIETL.

DANE TECHNICZNE

ROZPIĘTOŚĆ	13,95 M
DŁUGOŚĆ	9,68 M
POWIERZCHNIA NOŚNA	26,8 M²
WYMIAR KÓŁ	775×240 MM
CIĘŻAR WŁASNY	1775 KG
CIĘŻAR CAŁKOWITY	
BLISKIE ROZPOZNANIE	2893 KG
DALEKIE ROZPOZNANIE	3138 KG
BLISKIE BOMBARDOWANIE	3495 KG
DALEKIE BOMBARDOWANIE	3526 KG



SAMOLOT MALOWANY NA KOLOR OLIWKOWY, DOLNE POWIERZCHNIE SKRZYDEŁ I STATECZNIKA NA KOLOR JASNONIEBIESKI × ŚMIGŁO I RURY WYDECH. CZARNE SZACHOWNICE NA GÓRZE SKRZYDEŁ UMIESZCZONE ASYMETRYCZNIE (JAK NA P11c), NA DOLNEJ POW. WIĘKSZE I MAL. SYMETRYCZNIE × CYFRA NA STATECZNIKU BIAŁA